DG
867
.24
C6

Historische Untersuchungen

herausgegeben

von

Prof. Dr. Conrad Cichorius
Prof. Dr. Franz Kampers
Prof. Dr. Georg Kaufmann
Prof. Dr. Georg Friedr. Preuss

1. Heft

Die Geschichte der normannisch-sicilischen Flotte

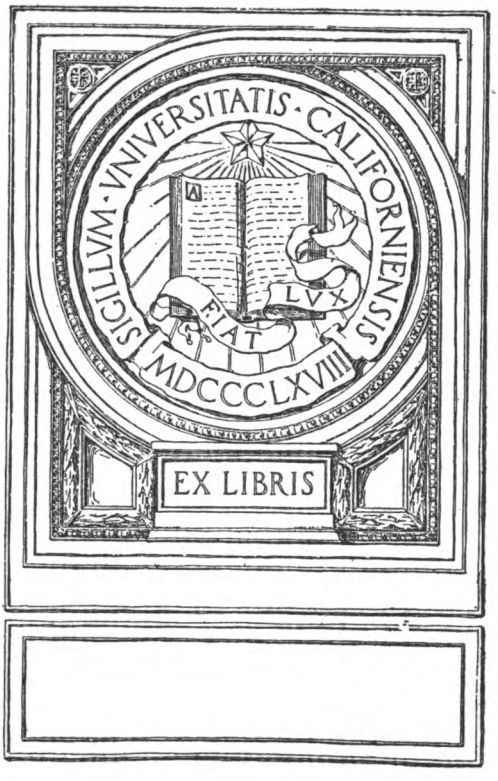
unter der Regierung

Rogers I. und Rogers II. (1060—1154)

von

Dr. Willy Cohn

Breslau
Verlag von M. & H. Marcus
1910


SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
LVX
FIAT
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS

UNIV. OF
CALIFORNIA

Die Geschichte der normannisch-sicilischen Flotte

unter der Regierung Rogers I. und Rogers II. (1060—1154)

von

Dr. Willy Cohn

Historische Untersuchungen

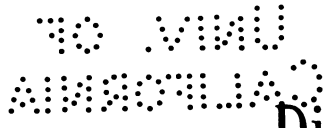
herausgegeben

von

Prof. Dr. Conrad Cichorius **Prof. Dr. Franz Kampers**

Prof. Dr. Georg Kaufmann **Prof. Dr. Georg Friedrich Preuss**

1. Heft



Die Geschichte der normannisch-sicilischen Flotte

unter der Regierung

Rogers I. und Rogers II. (1060—1154)

von

Dr. Willy Cohn

Breslau

Verlag von M. & H. Marcus

1910

Die Geschichte

der

normannisch-sicilischen Flotte

unter der Regierung

Rogers I. und Rogers II. (1060—1154)

von

Dr. Willy Cohn

Breslau
Verlag von M. & H. Marcus
1910

IG 8 A7
.4
C6

Inhalts-Verzeichnis

Seite

1. Hauptabschnitt: Die äussere Geschichte der sicilischen Flotte.
   I. Kapitel: Ihr Entstehen und ihre Taten unter Roger I. . . . 1
   II. Kapitel: Ihre Expeditionen unter Roger II. 16
2. Hauptabschnitt: Die Geschichte der normannisch-unteritalischen Flotte von ihrer Entstehung nach der Belagerung Palermos bis zu ihrer Vereinigung mit der sicilischen nach dem Tode Herzogs Wilhelms 48
3. Hauptabschnitt: Die innere Geschichte der sicilischen Flotte.
   I. Kapitel: Das Admiralat 65
      a) Christodulos 65
      b) Georg von Antiochia 69
      c) Philipp von Mahedia 73
   II. Kapitel: Die Hilfsquellen der Regierung bei der Verwaltung der Flotte 74
      a) Die Wald- und Holzrechte 75
      b) Das Pechmonopol 77
      c) Die Schiffsbesatzung.
         1. Der Dienst der Ritter auf den Schiffen 78
         2. Die Seesoldaten 79
         3. Die Mietssoldaten 80
      d) Die finanzielle Fundierung 80
   III. Kapitel: Die aus dem Meere stammenden Einnahmen.
      a) Das Fischregal 81
      b) Die Salzgewinnung 83
      c) Die Zoll- und Hafengelder 83

697568

Seite

IV. Kapitel: Die Schiffstypen 87
a) Die Langschiffe 89
1. Die Dromone 89
2. Das Katschiff 91
3. Die Galeere 92
4. Die Korvette 95
5. Die Sagittie 95
b) Die Rundschiffe 96
c) Kleinere Schiffsarten.
1. Das Gryppium 97
2. Die Barke 97
3. Der Caupolus 97
I. Anhang. Die Lebensdaten des Christodulos 98
II. Anhang. Die Lebensdaten Georgs von Antiochia 100
Literatur-Verzeichnis 102

1. Hauptabschnitt

Die äussere Geschichte der sicilischen Flotte

I. Kapitel

Ihre Entstehung und ihre Taten unter Roger I.

Am Ende des Jahres 1060 fasste Roger, der Bruder Robert Guiscards, den Entschluss nach Sicilien überzufahren. Gründe der verschiedensten Art mögen ihn veranlasst haben, gerade in diesem Augenblick an die Eroberung Siciliens zu gehen. Zunächst wohl reizte ihn die Schönheit und Fruchtbarkeit des Landes, ein Zauber, der schon viele vor ihm gepackt und in den Tod getrieben hatte. Dann aber befand sich Sicilien in einem Zustande politischer Zerrissenheit, der damals einer Einmischung günstig war. Dabei konnte es leicht geschehen, dass einer der mohammedanischen Teilfürsten es versuchte, auch nach Unteritalien hinüberzugreifen. Bei der geringen Zuverlässigkeit der in Betracht kommenden Quelle[1]) muss es nun dahingestellt bleiben, ob Roger den letzten Antrieb zu der Expedition durch eine Gesandtschaft sicilischer Christen erhalten habe. Mit 60 Mann setzte Roger über die enge, aber doch sehr gefährliche Meeresstrasse der Scylla und Charybdis und landete bei Messina[2]). Unsere einzige Quelle für diese Expedition sagt nichts darüber,

[1]) Brevis historia liberationis messanae. Muratori VI S. 614 ff. wieder abgedruckt Arch. stor. Sic. n. S. XV 1890 S. 1 ff.; vgl. dazu Heinemann, Geschichte der Normannen Bd. I S. 372, der die gerade hier zu verwendende Stelle für wahr hält, während Chalandon, Histoire de la domination normande I S. 192, sie sowie die ganze Quelle ablehnt. Siehe auch Manfroni, Storia della marina Italiana (Livorno 1899) S. 110.

[2]) Gaufredus Malaterra, Mur. V S. 537 II cap. 1.

welcher Art die Schiffe gewesen sind, deren Roger sich hier bedient hat. Waren es noch die alten Wikinger Schiffe, die auf den Wellen des Ozeans kreuzten, oder waren es schon Fahrzeuge, die nach arabischem oder byzantinischem Muster erbaut waren?[1]) Arabische Schiffe hatten die Normannen damals wohl noch nicht kennen gelernt; byzantinische dagegen waren ihnen sicher schon in Unteritalien bekannt geworden. Ob sie sich jedoch dieser, die ihnen noch fremd und ungewohnt waren, bedient und sich nicht lieber Fahrzeuge in der Art ihrer alten nordischen gezimmert haben, die sie am besten zu lenken verstanden, muss dahin gestellt bleiben. Die Expedition war ohne bleibenden Erfolg[2]), wenn auch die Normannen — falls wir dem Hofhistoriographen Malaterra glauben dürfen — reich mit Beute beladen zurückkehrten.

Den Anstoss zu einer zweiten Expedition gab Ibn Thimnah, ein sicilischer Araber, der um einer Privatrache willen Roger seine Hilfe angetragen hatte. Mit 160 Rittern und 440 Soldaten mit Tieren[3]) überschritten sie Ende Februar 1061 mit Gottfried Ridell, einem Bruder Guiscards, als Führer[4]) die Meerenge, umgingen Messina[5]) und wandten sich in der Nacht nach Milazzo, machten dort Beute und wollten sich gerade wieder nach Hause einschiffen, als sie von Bewohnern Messinas angegriffen wurden. Diese hatten gehofft, die Normannen in dem Augenblicke zu überraschen, wo sie die Schiffe besteigen und so teils auf dem Meere, teils auf dem Lande befindlich einem Angriffe geringeren Widerstand entgegensetzen würden[6]). Ein widriger Wind hatte sie zum Glück aber am Einschiffen verhindert. Sie warfen die Messinesen zurück, verfolgten sie nach ihrer Stadt zu, sahen sich jedoch dort gezwungen, wieder kehrt zu machen und eilten zu ihren Schiffen zurück. In ihrer

---

[1]) Caspar, Roger II S. 42.

[2]) Malaterra II cap. I, dazu Chalandon op. cit. S. 192.

[3]) Malaterra II cap. 4 erwähnt 160 Ritter, Ibn Haldun (Amari II pag. 201) 600, Chal. S. 194 erklärt m. E. richtig den Unterschied: er lässt den Araber die Begleiter der Ritter hinzuzählen.

[4]) Aimé, L'ystoire de li Normant V 9.

[5]) Malaterra II cap. 4.

[6]) Malaterra II cap. 5 und Aimé V 10.

Not beteten sie zum heiligen St. Andronicus und — wie sie glaubten — infolge ihres Gebets besänftigten sich die Wogen. So konnten sie ihre Rückfahrt antreten, die sie von der muselmännischen Flotte beunruhigt zurücklegten [1]). Auch diese zweite Expedition war ohne bleibenden Erfolg. Jedenfalls aber hatten die Normannen erfahren, dass sie es mit einem starken, seetüchtigen Feinde zu tun hatten, und gelernt, dass das vor ihnen liegende Meer ein stürmereiches war, dem sie die Bauart ihrer Schiffe anzupassen hatten.

In den Monaten März und April des Jahres 1061 trafen Robert und Roger umfangreiche Vorkehrungen zu einer neuen, grösseren Expedition [2]). Versammlungsplatz des Heeres und der Schiffe war Santa Maria del Faro [3]). Doch hatten die Araber von den Rüstungen der Normannen gehört und, um die Überfahrt zu hindern, eine Flotte von 28 Schiffen, die Ibn Hawasci zur Unterstützung aus Palermo gesandt hatte, in die Meerenge von Messina gelegt. Robert Guiscard und Roger unternahmen hingegen, um die Lage auszukundschaften, eine kühne Streiffahrt über das Meer. Sie wurden von den Arabern verfolgt [4]), erreichten jedoch sicher den Heimatshafen. Der Zweck der Fahrt war erfüllt; sie mussten einsehen, dass durch Gewalt nichts auszurichten war. Die sarazenische Flotte war der normannischen technisch bei weitem überlegen. Malaterra zählt die Arten der Schiffe auf, die auf beiden Seiten standen [5]). In das Dunkel der von ihm genannten Namensformen hat Amari [6]) einiges Licht zu bringen versucht. Über Galeeren und „Germandi“ [7]) hatten die Normannen zu verfügen, während den Sarazenen Katschiffe, Korvetten und Dromonen zur Verfügung standen. Über die Vorteile, die vom schiffstechnischen Standpunkte die einzelnen Fahrzeuge gewährten, wird später zu reden

---

[1]) Malaterra II 6.

[2]) Malaterra II cap. 8.

[3]) Aimé V cap. 13 nach Malaterra II cap. 8. Reggio.

[4]) Aimé V cap. 14.

[5]) Malaterra II cap. 8.

[6]) Storia dei Musulmani III S. 66.

[7]) S. den Erklärungsversuch dieses Schiffstyps im technischen Teil der Arbeit.

sein. Hier ist nur das festzustellen, dass in der angegebenen Zusammenstellung die sicilisch-arabische Flotte der normannischen bei weitem überlegen sein musste. Dies erkannten Robert und Roger bei ihrem Streifzuge. Sie sahen ein, dass auf kriegerischem Wege gegen das feindliche Geschwader nichts geschehen konnte und nahmen zur List ihre Zuflucht. Im Schutze der Nacht setzte Roger, nachdem das Heer feierlich gebeichtet hatte, mit einer Abteilung über und landete bei Tremestieri[1]). Er schickte seine Schiffe wieder zurück, sei es, dass Robert sie brauchte, sei es, dass Roger bei seinen Leuten keinen Gedanken an Flucht aufkommen lassen wollte. Von Tremestieri aus machte er gegen Messina einen Handstreich, der vollständig gelang. Roger und Gottfried Ridell meldeten den Sieg an Robert Guiscard, der nun in völliger Sicherheit über den Faro setzte, da inzwischen auch die sarazenische Flotte, ihres Stützpunkts zu Messina beraubt, abgezogen war[2]). Von hier aus ging Robert an die Eroberung der Insel, die nach den neuesten Forschungen Chalandons[3]) vielleicht einen nicht so günstigen Verlauf nahm, wie die Quellen berichten. Das steht jedoch hier nicht zur Untersuchung. Es ist nur festzustellen, dass es den Normannen gelungen war, die See zwischen Italien und Sicilien von den Arabern zu reinigen und für die Überfahrt zu sichern, gleichzeitig sich aber auch durch die Eroberung von Messina eines Brückenkopfes in dem Lande zu bemächtigen. Mit dem Einbruche der kalten Jahreszeit kehrte Robert nach Apulien und Roger nach Calabrien zurück. Dieser wagte es, noch mitten im Winter einen Beutezug nach Sicilien bis nach Girgenti hin zu machen.

Im Frühjahr des Jahres 1062 setzte Roger wieder über den Faro, trat aber nach kurzer Zeit den Rückzug an[4]), nachdem er sich Petralias bemächtigt hatte. Verschiedene Umstände lenkten für die nächste Zeit das Interesse Rogers von weiteren Zügen über das Meer ab. Zunächst erlitt er durch den Tod Ibn Thimnahs einen schweren Verlust. Gerade dieser war ja die

[1]) Malaterra II cap. 10.
[2]) Malaterra II cap. 19 und Aimé V cap. 18.
[3]) op. cit.
[4]) Malaterra II cap. 20.

Seele der Züge über den Faro gewesen[1]). Vor allem aber lähmte der grosse Bruderzwist zwischen Robert und Roger jedes Eingreifen in auswärtige Angelegenheiten. Erst mit dem Eintritte einer Verständigung zwischen beiden im Laufe des Jahres 1062 wurde dies wieder anders. Nach der Teilung Unteritaliens[2]) sehen wir Roger eine neue sicilische Expedition unternehmen. Er setzte mit 300 Mann über die Meerenge[3]). Wir haben hier nicht die Vorgänge auf dem Lande im einzelnen zu verfolgen. Es sei nur gesagt, dass Roger den Winter über in Trani eingeschlossen war. Endlich[4]) befreite er sich und ging nach Apulien[5]), um bald darauf wieder nach Sicilien zurückzukehren[6]). Ein maritimes Interesse haben alle diese Überfahrten nicht mehr. Wie oben auseinandergesetzt wurde, war ja der Faro jetzt sicher. Über die verwendete Flotte schweigt Malaterra.

Im Sommer 1063 hätte sich beinahe die erste Beziehung zwischen den Normannen und dem seegewaltigen Pisa angeknüpft. Die Pisaner wollten Palermo belagern und baten um Unterstützung durch die Reiterei Rogers. Sie selbst wollten von der See her angreifen. Roger versagte sie, da ihn — nach Malaterra — Geschäfte abhielten. Vielleicht hätten die Normannen aus dieser Waffenbrüderschaft manches für ihr Seewesen lernen können. Denn noch immer steckte es ja in den ersten Anfängen[7]). Das Jahr 1064 sah die Brüder[8]) gemeinsam über das Meer setzen. Diesmal führten sie ein zahlreiches Heer hinüber. Das Ziel war Palermo, das sie jedoch noch nicht einnehmen konnten, da ihnen eine geeignete Flotte fehlte. Vom nächsten Jahre an kämpfte Roger wieder allein in Sicilien. Bis 1071 hat, wenigstens aus dem Schweigen unserer Quellen zu schliessen, kein normannisches Geschwader das Meer zwischen

---

[1]) Malaterra II cap. 22.
[2]) Malaterra II cap. 28.
[3]) Malaterra II cap. 29.
[4]) Malaterra II cap. 30.
[5]) Malaterra II cap. 31.
[6]) Malaterra II cap. 32.
[7]) Malaterra II cap. 34.
[8]) Malaterra II cap. 36.

Süditalien und Sicilien gekreuzt. Auch sonst hören wir nichts von der Weiterentwicklung des normannischen Schiffswesens in den sicilischen Gewässern. Und das hatte wohl seinen Hauptgrund darin, dass seit 1067 Robert Guiscard vor Bari lag, wo zum ersten Male seit Ankunft der Normannen in Unteritalien bei einer Belagerung auch eine Flotte verwandt wurde. Um seinen Bruder recht bald unterstützen zu können, liess sich Roger, wie es scheint, in Sicilien auf keine neuen Kriegszüge ein. Bei der um diese Zeit noch fast gar nicht durchgeführten Trennung der maritimen Streitkräfte Roberts und Rogers muss notwendigerweise an dieser Stelle auf die Belagerung Baris eingegangen werden. War ja gerade hier die Flotte von entscheidender Bedeutung für das ganze Unternehmen [1]).

Nur an einer einzigen Stelle hat Bari, das auf einer Halbinsel gelegen ist, eine Verbindung mit dem Festlande. Diese Landbrücke nun liess Robert durch sein Reiterheer absperren, während er den übrigen Teil der Stadt durch seine Schiffe einschloss, die untereinander mit eisernen Ketten verbunden wurden. Um aber seine Belagerungsarmee nicht in zwei Teile zu spalten, nämlich in Landheer und Schiffsbesatzungen, liess er vom Lande her ins Meer in ostwestlicher Richtung zwei Dämme aufführen, die mit den beiden äussersten Schiffen des Ringes durch Brücken verbunden wurden. So war Bari vollkommen eingeschlossen und ein gegenseitiges Zuhilfekommen der Belagerer gesichert.

Die Bevölkerung von Bari war in zwei Parteien gespalten, eine griechen- und eine normannenfreundliche. Vom Haupte der letzteren erfuhr Robert, dass der Führer der anderen Partei, Byzantios, nach Konstantinopel über das Meer enteilen wollte, um vom griechischen Kaiser Hilfe zu erbitten. Robert liess auf das ausfahrende Schiff Jagd machen, aber ohne Erfolg. Vier leichte Galeeren [2]) hatte er nachgeschickt, von denen zwei durch die Feinde zum Sinken gebracht wurden, die anderen beiden beschädigt zurückkehrten. Der Bote aus Bari gelangte nach Konstantinopel.

Dieser Kampf ist wohl noch in die Zeit zu setzen, als sich

---

[1]) Chalandon I S. 187.

[2]) Aimé V 27; Malaterra II cap. 40.

der Belagerungsring um Bari noch nicht geschlossen hatte. Der griechische Kaiser liess nun eine Hilfsflotte ausrüsten und übertrug das Kommando an Stephanos Patrianos. Robert Guiscard wusste von dem Zurückkommen des Byzantios und schickte ihm eine Flotte entgegen, die jedoch wiederum eine Schlappe erlitt. Zwei Galeeren wurden von den Feinden genommen. Das griechische Geschwader, das vor allem Lebensmittel brachte, gelangte in den Hafen von Bari. Das normannische Heer blieb auch weiterhin vor der Stadt liegen, hielt sie zu Wasser und zu Lande umschlossen, ohne jedoch einen Erfolg davonzutragen. So verging das Jahr 1069. Im Anfang des Jahres 1070 verliess Robert auf eine Zeit die Belagerungsarmee und wandte sich gegen Brindisi [1]). Doch auch hier zunächst ohne Erfolg. Erst im folgenden Jahre fiel es in seine Hände.

Patrianos ging nach Konstantinopel, um Hilfe zu erbitten. Der Kaiser rüstete ein Geschwader von 20 Schiffen aus, an deren Spitze er den Gozelinus de Orencho [2]), einen Normannen, stellte. Keinen besseren wusste der Kaiser seinen Feinden als Flottenkommandant entgegenzusetzen, als einen der Ihrigen. Ein doch immerhin bemerkenswertes Faktum.

Inzwischen hatte sich auch Robert nach Hilfe umgesehen. Sein Bruder kam auf seine Einladung mit zahlreichen Schiffen zu ihm. Nach dem Berichte Malaterras scheint es nun, als ob mit der Ankunft Rogers erst ein strafferer Zug in die Organisation der Flotte gekommen sei. Müssen wir auch hier in Betracht ziehen, dass Malaterras Werk auf Veranlassung Rogers geschrieben wurde und so natürlich die Tendenz hat, ihn zu verherrlichen, so können wir doch als Tatsache aus seinem Berichte das herauslesen, dass die grössere Erfahrung zur See von den beiden Brüdern zweifellos Roger besessen hatte, wie es ja auch nach den Ereignissen der letzten Jahre, in erster Reihe den häufigen Überfahrten nach Sicilien, natürlich war. Roger richtete einen geregelten nächtlichen Kundschafterdienst vor Bari ein, um die Ankunft der feindlichen Schiffe auch in der

---

[1]) Skylitzes S. 723 enthalten in Georg Cedrenus II (corp. script. Hist. Byzant.).

[2]) Malaterra II 43.

Nacht zu erfahren. Als er so rechtzeitig das Herannahen der Feinde bemerkt hatte, zugleich aufmerksam gemacht durch zu früh entflammte Feuerzeichen der Barenser[1]), die überhaupt vor Freude über die ankommende Hilfsflotte den Kopf verloren hatten, alarmierte er seine Schiffe. In dem nun sich entwickelnden heftigen Kampfe erkannte Roger das Schiff Gozelins daran, dass es vorn zwei Laternen führte, während die übrigen Fahrzeuge nur je eine besassen. Auf dies Schiff richtete er seinen Hauptangriff. Noch waren die Normannen im Seegefecht sehr unerfahren. In grosser Zahl stürmten sie von ihren Fahrzeugen, wahrscheinlich auf Enterbrücken, auf das Schiff Gozelins. Es sank, und im Sinken begrub es 150 Normannen in den Wellen. Den Gozelin aber nahm Roger gefangen, schaffte ihn auf sein eigenes Schiff und führte ihn zu Robert, der mit Besorgnis den waghalsigen Bruder hatte in den Kampf ziehen lassen. Neun Schiffe waren von den Normannen erbeutet worden[2]). Sie, die bis dahin eine gens navalis nescia belli waren, wie sie Wilhelm von Apulien nennt[3]), hatten nun ihren ersten Seesieg errungen. Jetzt waren sie so weit, um auch den Arabern auf dem Meere entgegentreten zu können, einem weit gefährlicheren Feinde, als das absterbende Byzanz. Sie waren nun in der Technik, einer belagerten Stadt den Zugang zum Meere abzusperren, erfahren und konnten sich auch an die Belagerung von Palermo wagen.

Die Niederlage zur See nahm den Barensern jeden Mut. Am 15. April 1071 übergab sich die Stadt[4]). Robert ging alsbald an die Rüstungen zur Belagerung Palermos und schickte seinen Bruder Roger im voraus nach Sicilien, während er selbst in Otranto eine Flotte sammelte. Die Besatzung der Schiffe bestand aus Kalabriern, Apuliern, Barensern, gefangenen Griechen und natürlich Normannen, einem Völkergemisch, das für Unteritalien charakteristisch ist. Von Otranto fuhr die Flotte im Juli nach Reggio[5]) und passierte im August[6]) die

[1]) Aimé V 27; vgl. auch Anonymus Barensis ad annum 1071.
[2]) Aimé V cap. 27.
[3]) Wilhelm v. Apulien S. S. 9 III, Vers 132.
[4]) Lupus Protospatarius S. S. V S. 60 ad annum 1071.
[5]) Lup. Protospatarius l. c.
[6]) Aimé VI 13.

Strasse von Messina. Der Hauptstamm der Flotte bestand aus Galeeren, die von zehn Katschiffen und 40 anderen Fahrzeugen[1]) begleitet waren. Wir sehen also, dass im Gegensatz zu der allerersten Expedition nach Sicilien sich nun auch Katschiffe unter den Fahrzeugen der Normannen befanden. Deren Fehlen mag sie bei den früheren Meerfahrten veranlasst haben, sich überhaupt nicht auf eine Seeschlacht mit den Arabern einzulassen.

Mühelos erlangten die Normannen die Einfahrt in den Hafen von Catania, nahmen die Stadt, die sie offenbar vorher durch eine falsche Angabe über das Ziel des Zuges getäuscht hatten[2]). Von dort aus wandte sich Heer und Flotte nach Palermo. Es liegt nicht in der hier zu behandelnden Aufgabe, die Aufstellung des Belagerungsheeres zu verfolgen. Sache der Flotte war es, die Verbindung Palermos nach der See hin abzuschneiden. Fünf Monate dauerte, vom August 1071 an gerechnet, die Belagerung[3]).

Im Laufe dieser Zeit erhielten die Palermitaner von den afrikanischen Mohammedanern Hilfe[4]). Es kam vor dem Hafen zu einem Seegefecht zwischen afrikanisch- und sicilisch-mohammedanischen Schiffen einerseits und normannischen Fahrzeugen andererseits. Von dieser einzigen Seeschlacht, die während der Belagerung Palermos stattgefunden hat, gibt uns Wilhelm von Apulien[5]) ein anschauliches Bild. Das Herannahen der Feinde kündete sich den Normannen durch gewaltigen Trompetenschall an. Die Normannen liessen sich jedoch nicht erschrecken. Sie hatten das Abendmahl genommen und sahen dem Kampfe mutig entgegen. Zum Schutze gegen Steine hatten sie ihre Schiffe durch Filzmatten geschützt[6]). Der Kampf scheint nicht leicht gewesen zu sein. Schliesslich gelang es jedoch den Mohamme-

---

[1]) Aimé VI 14; nach Lup. Protos. ad annum 1071 sind es 58, dem sich Amari III S. 116 anschliesst.

[2]) Chalandon I 206 weist darauf hin, auch Heinemann hatte dies schon angedeutet.

[3]) Malaterra II 45.

[4]) Wilhelm v. Apulien III Vers 225 ff.

[5]) Wilhelm v. Apulien l. c.

[6]) „Feltris" Wilhelm v. Apulien Vers 232.

danern, unter Verlust einiger Schiffe den schützenden Hafen von Palermo zu erreichen. Hinter ihnen schloss sich die Kette, die die Palermitaner immer, nach damals üblichen Brauche, vor ihren Hafen zu legen pflegten[1]). Wie Wilhelm von Apulien berichtet, gelang es aber den Normannen, die Kette zu durchbrechen und weitere Schiffe der Mohammedaner zu vernichten[2]). Damit hatte die normannische Flotte die ihr zugewiesene Aufgabe vor Palermo erfüllt. An der Einnahme der Stadt, die im Januar 1072 erfolgte, nahm sie keinen Anteil mehr.

Die Teilung Siciliens nach der Eroberung von Palermo bedeutete für die Geschichte der normannischen Flotte einen wesentlichen Einschnitt. Robert kehrte nach Apulien und Calabrien zurück und nahm einen grossen Teil seines Heeres mit, während Roger und ein kleiner Teil der Mannschaft in Sicilien zurückblieb[3]). Ich glaube, dass die Zurückbehaltenen wohl in erster Reihe calabrische Matrosen gewesen sein werden, die sich vor Bari und Palermo eben vorzüglich bewährt hatten. Jedenfalls aber können wir in diesem Jahre 1072 eine Trennung der normannisch-sicilischen und der normannisch-unteritalischen Streitkräfte überhaupt und der Flotte im besonderen feststellen. Die Aufgaben der beiden Brüder gingen von nun an völlig auseinander; während Robert in Unteritalien Aufstände der Vasallen niederzuwerfen hatte und in den folgenden Jahren durch neu eintretende Ereignisse auf Griechenland hingewiesen wurde, musste Roger seine Kraft der Beruhigung und Verwaltung Siciliens widmen, und ein Feld für weitere Eroberungen in der Insel Malta sehen. Für derartig verschiedene Aufgaben waren auch zwei getrennte Flotten, soweit sie überhaupt ständig im Dienst waren, unumgänglich nötig. Die unteritalisch-normannische Flotte hat von diesem Augenblicke an die sicilisch-normannische wenig beeinflusst. Die Geschichte der ersteren bleibt einem späteren Abschnitte vorbehalten. Hier sollen zunächst die Ge-

[1]) Aimé V 28.

[2]) Aimé VI 16 erwähnt, dass die Normannen avaient levé un gath et une galée. Ich kann übrigens im Gegensatz zu Heinemann Wilhelm v. Apuliens Erzählung nicht für ausgeschmückt halten. In der ganzen Schilderung ist doch eigentlich nichts Unwahrscheinliches enthalten.

[3]) Malaterra III 1.

schicke der letzteren weiter verfolgt werden, die den Kern bildete für die spätere meerbeherrschende Flotte Rogers II.

Im Juni 1074 überfielen Schiffe sarazenischer Piraten — aus dem Gebiete des tunesischen Königs — Nicotera. Sie schleppten Männer, Frauen und Kinder noch fast im Halbschlummer auf die Schiffe und entfernten sich schnell auf das hohe Meer. War den Afrikanern dieser Überfall geglückt, so versuchten sie im nächsten Jahre 1075, von Habsucht angestachelt, wieder ihr Heil. Sie wandten sich nach Mazzara und belagerten das dort befindliche normannische Kastell 8 Tage lang. Graf Roger hörte davon, kam dem Kastell zu Hilfe, besiegte die vor ihm fliehenden Sarazenen und verfolgte sie bis ins Meer[1]). In den folgenden Jahren erschienen keine sarazenischen Räuber mehr an den sicilischen Küsten. Während die Jahre 1075 und 1076 ausschliesslich Landkämpfe zwischen Sarazenen und Normannen brachten[2]), spielte bei der Belagerung von Trapani im Jahre 1077 die Flotte wiederum eine bedeutende Rolle.

Naves vela dant per aequor suffragante Zephyro
Aera sonant buccinando pontus plaudit jubilo
Classi magni Alexandri non hac pulchrior.

Mit diesen etwas schleppenden, aber jedenfalls begeisterten Versen beginnt Malaterra sein Kapitel über die Belagerung von Trapani[3]). Wenn wir auch nicht mit dem Chronisten die damalige Flotte für eine der grössten der Weltgeschichte halten, so scheint sie doch die bedeutendste gewesen zu sein, die die Normannen bis zu dieser Zeit aufgebracht hatten. Im Verlaufe der Belagerung führte Jordanus, ein natürlicher Sohn Rogers, mit Hilfe der Flotte einen Streich aus, der würdig war der alten Wikinger[4]). Die Einwohner Trapanis pflegten, auf einer vor der Stadt gelegenen Landzunge ihr Vieh weiden zu lassen. Um ihnen nun dieses wegzunehmen, setzte Jordanus des Nachts ohne Wissen seines Vaters mit hundert Mann über das Meer. Er verbarg sich auf der Insel; am nächsten Morgen

[1]) Malaterra III 9.
[2]) Vgl. darüber Chalandon I 332.
[3]) Malaterra III 11.
[4]) Malaterra III 11.

trieben die Bewohner Trapanis wie gewöhnlich ihr Vieh auf die Landzunge hinaus. Als es sich weit genug von der Stadt entfernt hatte, jagte es Jordanus nach den Schiffen hin. Die Leute aus Trapani, die, um es zu retten, aus der Stadt herbeieilten, schlug er und kehrte auf den Schiffen zu seinem Vater zurück.

In Trapani trat infolgedessen bald ein Mangel an Lebensmitteln ein, und die Stadt musste sich übergeben.

Im Verlaufe des Jahres 1078[1]) rüstete sich Roger zu einer grösseren Expedition gegen Taormina, und als es 1079 dann zur Belagerung dieser Stadt kam, fiel der Flotte die nunmehr nicht mehr neue Aufgabe zu, den Ort von der Seeseite her zu blockieren. Näheres ist darüber nicht bekannt[2]). In die Zeit der Expedition gegen Taormina fällt das Erscheinen einer sarazenischen Flotte an der dortigen Küste. 14 feindliche Schiffe, Korvetten genannt, wurden von Taormina aus gesichtet. Der Graf liess anfragen, was sie wollten, und ihnen sagen: wenn sie sich nur das geringste[3]) Unrecht zu Schulden kommen liessen, würden sie nicht ungestraft zurückkehren. Aus dem ganzen Ton dieser Botschaft klingt doch ein kraftvolles Machtbewusstsein hindurch, das sicherlich in erster Reihe auf die von Jahr zu Jahr stärker werdende Flotte gegründet war. Es stellte sich heraus, dass die Schiffe nicht in feindlicher Absicht gekommen, sondern vom Könige von Tunis geschickt waren, um nach feindlichen Seeräubern zu fahnden, ein Zeichen übrigens dafür, wie gering noch die Sicherheit auf dem Meere war. Roger liess nach Empfang dieser Meldung die Kapitäne der einzelnen Schiffe zu einer Unterredung bitten, um ihnen, falls sie es brauchten, mit Lebensmitteln auszuhelfen. Aber der Nordwind entführte die Schiffe nach Süden.

In den folgenden Jahren hören wir nichts von irgendwelchen Ereignissen auf den sicilischen Gewässern. Es ist die Zeit der Expedition Roberts gegen Byzanz, und da Roger in dieser Zeit auch die Sorge für das Reich seines Bruders zu

---

[1]) Chalandon I 334.
[2]) Malaterra III 15.
[3]) Modicum quid injuriae Malaterra III 18.

tragen hatte, musste er von Sicilien fern bleiben. Die Abwesenheit Rogers ist aber gleichbedeutend mit dem Fehlen der Initiative, und das Schweigen unserer einzigen Quelle für diese Zeit, Malaterras, deutet wohl darauf hin, dass auch nichts zur See geschah.

Im Jahre 1084 machte Benavert [1]), der Emir von Syrakus, einen Angriff von der See aus auf Nicotera in Kalabrien und verwüstete es von Grund aus [2]). Vom Oktober 1084 bis zum Mai 1085 rüstete Roger den Rachezug. Am 20. Mai war die Flotte vollendet, mit deren Bau schon im Herbst vergangenen Jahres begonnen worden war. Während Roger seinen Sohn Jordanus mit dem Reiterheere nach Santa Croce [3]) vorausschickte, lichtete er selbst noch am 20. die Anker und erreichte Taormina, am 21. Longnina, am 22. Mai Santa Croce. Hier traf er mit seinem Sohne zusammen. Ein Verwandter Rogers, Philipp, der Sohn Georgs, seines Oheims, bestieg in Santa Croce einen Kreuzer — so nennen wir wohl am besten im Deutschen sagittia —, um im Auftrage seines Vetters, des Grafen Roger, eine Kundschafterfahrt zu unternehmen. In der Nacht vom 22. zum 23. Mai segelte er zwischen den feindlichen Schiffen umher. Er sowohl als auch seine Begleiter konnten arabisch, die Sprache der Feinde, vorzüglich und bewegten sich deshalb mit grosser Sicherheit unter ihnen. Als er sich alles angesehen hatte, kehrte er zu Roger zurück und forderte ihn zum kühnen Angriff auf. Den 23. Mai verbrachten die Normannen mit religiösen Vorbereitungen. In der Nacht vom 23. zum 24. Mai lichteten sie die Anker und fuhren nach Syrakus, wo Benavert mit seiner Flotte lag. Ihre Ankunft scheint den Syrakusanern, trotzdem sie sich bemüht hatten, sich möglichst leise zu nähern, nicht überraschend gekommen zu sein. Es kam zum Kampf. Benavert wurde vom Grafen, der auf sein Schiff gesprungen war, heftig verfolgt. Er wollte auf ein anderes Schiff hinübersetzen, fiel aber ins Wasser und ertrank, von der Schwere seiner Rüstung herabgezogen. Nach dem Tode des

[1]) Vgl. zu ihm Chalandon I S. 335.

[2]) Malaterra IV 1.

[3]) Resesalix nennt Malaterra IV 2 den Ort, wo Roger später seinen Sohn trifft.

Führers wurden auch die übrigen Sarazenen geschlagen. Die Belagerung zog sich noch bis zum Oktober hin, wobei die normannischen Schiffe die Stadt blockierten. Zwei syrakusanischen Fahrzeugen gelang es jedoch, in der Nacht mit der Frau und dem Sohne Benaverts sowie mit syrakusanischen Nobilitäten den Kordon zu sprengen und nach Noto zu fliehen. Die Stadt schloss dann einen Vertrag mit Roger und übergab sich [1]).

Es ist an dieser Stelle eines Ereignisses zu gedenken, das nur mittelbar mit der Geschichte der Flotte in Verbindung steht. 1085 führten die Pisaner in Afrika gegen den König von Tunis Krieg und nahmen seine Hauptstadt mit Ausnahme eines Kastells ein. Da sie sich zu schwach fühlten, die Stadt dauernd zu behalten, forderten sie Graf Roger auf, das eroberte Land in Besitz zu nehmen [2]). Roger lehnte aber das Anerbieten mit dem Bemerken ab, dass er in Freundschaft mit dem Könige von Tunis verbunden sei. Es ist diese Stelle nach zwei Seiten hin bemerkenswert. Erstens zeigt sie, dass das Aufhören der Seeräubereinfälle offenbar mit diesem Vertrage in Verbindung zu setzen ist, wie schon Chalandon hervorhebt. Andererseits aber lehrt sie, dass doch Roger seine Flotte für noch nicht so stark hielt, um sich in eine derartig grosse überseeische Expedition einlassen zu können [3]).

Ganz jedoch auf weitere Eroberungen zu verzichten, nachdem Sicilien endgültig den Normannen unterworfen war, lag ausserhalb von Rogers Gedankenkreis. Malta, die Nachbarinsel, kam wohl am meisten für einen Zug über das Meer in Betracht, und Roger befahl, zu ihrer Eroberung eine Flotte zu rüsten. Durch eine Expedition nach Kalabrien verschob sich die Abfahrt nach Malta noch um einige Zeit. Im Juli 1091 endlich sollte die aus ganz Sicilien und Kalabrien zusammengezogene Flotte vom Capo Scalambri absegeln. Roger beabsichtigte, selbst das Kommando zu übernehmen und seinen Sohn Jordanus als Befehlshaber in Sicilien zurückzulassen. Dieser aber wollte dem Vater den Ruhm einer so gefahrvollen Expe-

[1]) Malaterra IV 2.

[2]) Malaterra IV 3; vgl. Caspar, Roger II S. 14.

[3]) Der König von Tunis erkauft sich dann den Frieden von den Pisanern. Malaterra IV 3.

dition nicht lassen und bat ihn „unter Tränen“, das Kommando ihm zu übergeben. Roger antwortete ihm[1]): wenn er der erste im Besitzen und Verteilen sei, wolle er auch der erste im Erobern sein. Mag er nun diese Worte wirklich gesprochen haben, oder hat sie ihm bloss sein Hofhistoriograph in den Mund gelegt, jedenfalls charakterisieren sie den kriegerischen Geist des Grafen, der ihn über das Meer zu neuen Eroberungen trieb. Gerade diese Stelle deutet doch darauf hin, dass das Normannenblut trotz des verweichlichenden Einflusses Frankreichs und Süditaliens noch das Wesen der Männer aus dem Geschlechte Hauteville fast völlig beherrschte.

Roger segelte unter dem Schall der verschiedensten Musikinstrumente ab und landete am zweiten Tage in Malta. Allen anderen Schiffen voraus eilte das Fahrzeug des Grafen. Die Insel wurde erobert, die dort befindlichen christlichen Gefangenen wurden befreit[2]). Auf der Rückfahrt erfolgte die Plünderung der Insel Gozzo, und schliesslich kehrte die Flotte unbeschädigt nach Sicilien zurück[3]). Mit der Eroberung von Malta schliesst die äussere Geschichte der sicilischen Flotte unter der Regierung Rogers I. ab. In den folgenden Jahren war er häufig in Unteritalien zum Schutze seines Neffen, des Herzogs Roger[4]), der ohne die seemännische Erfahrung seines Onkels nicht imstande war, Amalfi einzuschliessen[5]).

Noch auf eine Expedition über das Meer, die von Sicilien ausging, sei hingewiesen. Der König von Ungarn warb um eine der Töchter Rogers I. Nach mannigfachen Unterhandlungen sandte dieser sie ab und gab ihr als Begleiter Bischof Heinrich mit. Als die Vermählung vollzogen war und dieser wieder abreiste, wurde er angesichts der heimischen Küste von zwei Piratenschiffen, Galeeren, überfallen. Nauclerus, der Kapitän des bischöflichen Schiffes, wurde getötet. Heinrich selbst ent-

---

[1]) Malaterra IV 16.

[2]) Roger bietet den Gefangenen an, frei in Sicilien zu bleiben „servili exactione liber“. Sie willigen aber nicht ein und gehen über den Faro.

[3]) Malaterra erzählt, dass sich trotz der grösseren Last die Schiffe um eine Elle aus dem Wasserspiegel gehoben hätten.

[4]) Chalandon I S. 341.

[5]) Malaterra IV 24.

behrte jedes Waffenschutzes. Da brachte ihm, wie Malaterra erzählt, sein Gebet Hilfe. Ein Windstoss entführte ihn nach der Insel. Dorthin konnten die Piraten nicht folgen, und so gelang es dem Bischof, glücklich an den Klippen der Küste vorbeikommend, den heimatlichen Hafen zu erreichen [1]).

II. Kapitel

Die Geschichte der Expeditionen unter Roger II.

Aus der Zeit der Regentschaft Adelasias, der Witwe Rogers I., wissen wir von der Flotte nichts, wie wir ja überhaupt über diese Zeit sehr schlecht unterrichtet sind [2]).

Erst über die Fahrt Adelasias im Jahre 1113 [3]) nach Jerusalem zu ihrer Hochzeit mit König Balduin liegt ein ausführlicher Bericht bei Albert v. Aachen [4]) vor. Mit grossartigem Pomp fuhr Adelasia über das Meer. Ihr Geschwader bestand aus zwei Dromonen, deren jede mit 500 kriegserfahrenen Leuten bemannt war, und sieben Lastschiffen, beladen mit Gold, Silber, Edelsteinen, kostbaren Kleidern, abgesehen von den Waffen, die die Männer zur Verteidigung der Schiffe mitführten. In dem Fahrzeuge, in welchem Adelasia weilte, war der Mastbaum, wie der Chronist berichtet, mit reinem Golde gedeckt, ebenso

---

[1]) Malaterra IV 25. Es ist doch sehr auffällig, dass Manfroni op. cit. von sämtlichen maritimen Ereignissen, von der Einnahme Palermos bis zum Tode Rogers I., die sich in Sicilien abspielten, nichts berichtet. Nur in der Einleitung zu der Flotte Rogers II. werden die Geschehnisse kurz erwähnt.

[2]) Vgl. Chalandon I S. 355.

[3]) Vgl. Hagenmeyer S. 298 Anm. 50. (Ekkehardi Hierosolymita Tübingen 1877.)

[4]) Albertus Aquensis, Recueil des Historiens des Croisades Bd. IV S. 696, 697. — Über die Glaubwürdigkeit dieser Stelle vgl. Kugler, Albert von Aachen, Stuttgart 1885, S. 395. K. hält den Bericht für zuverlässig. — Die beiden anderen vorliegenden Erwähnungen der Fahrt in Sicard. Episc. Chronicon, Mur. VII S. 590, und bei Wilh. v. Tyrus (Rec. des Histor. des crois. I) XI 21 kommen für die Schilderung des Geschwaders nicht in Betracht, wenn auch letzterer sagt, die Gräfin kam oneratis navibus frumento, vino et oleo et salsis carnibus armis praeterea et equitaturis egregiis.

wie die beiden in Hörner auslaufenden Enden des Schiffes[1]). In einem der sieben Schiffe befanden sich Sarazenen und Bogenschützen, als Geschenk für König Balduin bestimmt. Der Flotte Adelasias schickte dieser drei Schiffe entgegen, die aber durch einen Sturm nach Askalon verschlagen wurden. Bei Herannahen der sicilischen Flotte machten die Bewohner dieser Stadt einen Angriff auf sie, wurden aber zurückgeschlagen und verloren ein Schiff. Nach dem Kampfe vereinigten sich Jerusalemitaner und Sicilier im Hafen von Askalon, den wohl auch die letzteren nach der Schlacht aufgesucht hatten, und gelangten nach dem Hafen von Ptolemais. Dort begrüsst Balduin seine Braut mit grossem Gepränge (September 1113)[2]).

Es ist nun der Bericht Alberts von Aachen, auf dem diese Darstellung beruht, sagenhaft genannt worden, wogegen Kugler[3]) und Caspar[4]) Stellung nehmen. Auch ich kann in dem ganzen Berichte nichts Unwahrscheinliches finden und möchte noch darauf hinweisen, dass diese Fahrt einer sicilisch-normannischen Fürstin über das Meer nicht die erste war. Malaterra berichtet, dass schon drei Töchter Rogers nach dem Lande ihres Gatten fuhren, wobei insbesondere bei der Tochter, die den König von Ungarn heiratete, die Ausrüstung der Schiffe sicherlich auch eine glänzende war.

Für die Geschichte der sicilischen Flotte ist aus der ganzen eben geschilderten Episode das zu entnehmen, dass auch unter der Regentschaft Adelasias das Schiffswesen sich weiter entwickelt hat, wenn auch die Gräfin als Frau nicht daran denken konnte, Eroberungszüge über das Meer hin zu unternehmen; denn an dem Zuge der Christen gegen Mahediah 1104/1105 war Sicilien nicht beteiligt[5]). Auch ein Angriff

[1]) Kugler begeht einen Irrtum, wenn er op. cit. S. 395 sagt, dass an den beiden Hauptschiffen der Herzogin (wofür eigentlich auch besser Gräfin zu setzen wäre) sich Cornua auro et argento fabrili opere vestita befanden. Es ist ausdrücklich gesagt, dass dies nur bei dem Schiffe der Fall war, auf dem die Gräfin fuhr. Denn es heisst: utraque navis cornua.

[2]) Vgl. Chalandon S. 362, der nur die Erlebnisse der sicilischen Schiffe erwähnt.

[3]) Kugler op. cit. S. 395.

[4]) Caspar op. cit. S. 33.

[5]) Al Bayan II S. 33. Vgl. Chalandon S. 370.

gegen das sicilische Reich von seiten der afrikanischen Moslemin erfolgte nicht, da, wie wir annehmen müssen, die Verträge Rogers I. noch Geltung hatten.

In den ersten Jahren seiner selbständigen Regierung hatte sich auch Roger II. noch von jeder Einmischung in afrikanische Verhältnisse fern gehalten. Inzwischen erweiterte sich aber seine Seemacht durch Ausbildung des Amtes des Admiralats, dessen erste Träger, Christodulos und Georg von Antiochia, hervorragend fähige und unternehmende Männer waren.

Bevor wir zur Schilderung der ersten Seeexpedition unter der Herrschaft des jungen Roger übergehen, sei eines Privilegs gedacht, das Roger im Jahre 1116 ausstellte, und das schon einen Hinweis gibt auf die maritime Politik, die er zu treiben beabsichtigte. Es handelt sich um eine Verleihung an Ogerius, Konsul von Genua[1]). Er sagte ihm unter anderem bis zur Höhe von höchstens 60 Tarenen[2]) Abgabenfreiheit für seinen Handel zu. War dies Privileg auch nur für Ogerius und seinen Bruder Amicus persönlich ausgestellt, so ist doch keine Frage, dass es zugunsten der Genuesen überhaupt gemeint war. Pisa, die Rivalin von Genua, musste missgünstig auf das der Feindin gewährte Vorrecht blicken. Das scheint Roger beabsichtigt zu haben. Denn er gedachte jetzt mit seiner Flotte unabhängig von Pisa und im Gegensatz zu diesem Staate auf den afrikanischen Gewässern zu erscheinen.

Im Jahre 511 der egira (5. Mai 1117 bis 23. April 1118) bot sich für Roger die Möglichkeit, an den afrikanischen Ereignissen tätigen Anteil zu nehmen. Rafi in Cabes hatte sich ein Schiff zu Handelszwecken erbaut. Jahya ibn Tamin hatte das geduldet und den Bau mit Eisen- und Holzsendungen gefördert, obwohl nach geltendem Rechte ihm allein die Befugnis zustand, an der nordafrikanischen Küste Schiffe zu bauen[3]).

---

[1]) Caspar, regest No. 32, Cusa S. 359; vgl. reg. 33 auf S. 702.

[2]) In Sicilien übliche Goldmünze.

[3]) Vgl. Amari III S. 369 Anm. 3, der darauf hinweist, dass die Quellen uns durch diese Nachricht über einen wichtigen Punkt des damaligen Rechtes in Afrika aufklären, vielleicht auch des sicilischen Rechtes. Gegen letzteres möchte ich folgendes einwenden. Die Berichte Malaterras lassen nicht darauf schliessen, dass z. Z. der Eroberung Siciliens durch Roger I. eine ein-

Dieses Recht betonte Jahyas Nachfolger Ali wieder und verbot dem Rafi den Weiterbau. Letzterer fügte sich der Verfügung nicht und wandte sich an Roger mit der Bitte um Hilfe. Dieser schickte unverzüglich 24 Galeeren an ihn, um ihm Unterstützung zu bringen. Sein Geschwader wurde von Mahediah aus gesichtet, und Ali schickte ihm eine Flotte von 6 Kriegsschiffen (harbiah) und 4 Galeeren nach. Die Quellen gehen in ihren Berichten darüber auseinander, ob ein Kampf zwischen beiden Flotten stattgefunden hat[1]). Es scheint jedenfalls keine heftige Schlacht getobt zu haben, da von vornherein zweifellos die Flotte Alis in der Übermacht war. Rogers Geschwader wird sich bei deren Herannahen zurückgezogen haben. Darauf weisen auch die Verse von Ibn Hamdis hin[2]), der sagt, dass Gott gegen die Franken ihren eigenen Mut rebellisch machte[3]).

Es war die erste sicilisch-normannische Flotte, die das Meer in kriegerischer Absicht unter der Regierung Rogers II. durchkreuzt hatte. Er gedachte dem ersten Seezug bald neue folgen zu lassen, und es macht den Eindruck, als suchte er nach einem casus belli[4]). Um die mannigfachen Botschaften nach Afrika zu übermitteln, muss um diese Zeit ein reger Schiffsverkehr zwischen Sicilien und der afrikanischen Küste stattgefunden haben. Diese Fahrten scheinen nicht immer ganz friedlich verlaufen zu sein. Denn wir hören, dass normannische Schiffe an der Küste Alis einmal einen räuberischen Kriegszug unternahmen[5]). Bald kam es zum Bruch. Eine drohende Botschaft Rogers be-

---

heitliche Flotte bestand oder dass eine Stadt oder ein Teilfürst allein das Recht hatte, eine Flotte zu unterhalten. Wir müssen vielmehr annehmen, dass jede Stadt sich die Flotte gehalten hat, deren sie für ihre Zwecke bedurfte. Dass die erstarkende monarchische Gewalt Rogers I. und dann Rogers II. sich eine Flotte schuf, ist genügend betont worden. Diese Neubildung baute sich aber nicht auf alten arabischen Vorbildern auf.

[1]) Ibn al Atir I S. 454 und An Nuwayri II S. 154 berichten von keinem Kampfe. Ebenso schweigt darüber Ibn abi Dinar II S. 289, während Tigani II S. 52 von einem Kampfe berichtet.

[2]) II S. 379.

[3]) Vgl. zu der Expedition Amari III S. 369 bis 371, Caspar S. 44, Chalandon S. 371.

[4]) Über die diplomatischen Verhandlungen vgl. Caspar S. 45.

[5]) Ibn Haldun II S. 205.

antwortete Ali nicht mehr[1]). Er rüstete eine Flotte von 10 Kriegsschiffen und 30 Korvetten aus[2]) und wandte sich ausserdem an die Almoraviden von Marokko um Hilfe. Da wagte Roger nun nicht mehr, in seinen Plänen weiter zu gehen[3]). Alis im Juli 1121 erfolgter Tod änderte aber die Situation beträchtlich. Es folgte ihm sein Sohn Hasan, ein Knabe von 12 Jahren[4]). Inzwischen hatte das Hilfsgesuch des nun verstorbenen Ali ibn Jahya an den Herrscher von Marokko seine Wirkung getan. Dieser, Ali Ibn Jussuf, sandte seinen Condottiere Abu abd Allah ibn Maymun[5]) auf einen Plünderungszug nach Kalabrien[6]). Nicotera wurde schrecklich heimgesucht. Weiber und Kinder wurden weggeschleppt, die Alten getötet. Die ersehnte Gelegenheit war für Roger da, einen gewaltigen Kriegs- und Rachezug gegen Hasan Ibn Ali zu unternehmen. Vielleicht hatte letzterer, wie Caspar betont, gar nichts von dem Zuge Maymuns gewusst. Das kam jedoch für Roger nicht in Betracht, da der Krieg ihm gelegen kam. Die Ausgestaltung seiner Flotte ermöglichte es ihm, sich jetzt mit einem so starken Gegner auf dem Meere zu messen. Und dass dies Roger wagen zu können glaubte, verdankte er wohl hauptsächlich Georg von Antiochia. Das Eingehen auf seine Persönlichkeit und seine Tätigkeit sei einem späteren Kapitel vorbehalten.

Roger hatte geglaubt, dass seine Vorbereitungen zu dem Kriegszuge geheim gehalten werden müssten und daher jeden Schiffsverkehr mit Afrika verboten[7]). Trotzdem hatte Hasan von den Vorbereitungen gehört, Mahedia[8]) befestigen und die umwohnenden Stämme zum heiligen Kriege entbieten lassen[9]). Eine Flotte von 300 Fahrzeugen mit 30000 Soldaten und 1000[10])

---

[1]) Tigani II S. 67.

[2]) An Nuwayri II S. 156. Das Aussehen der Flotte begeisterte At Tigani l. c. zu einem Gedicht.

[3]) Ibn al Atir I S. 455.

[4]) An Nuwayri II S. 156.

[5]) Er war Beherrscher der Balearen. Vgl. Amari III S. 377 Anm. 4.

[6]) Al Bayan II S. 34; Ibn al Atir I S. 456.

[7]) At Tigani II S. 68.

[8]) Ibn al Atir I S. 456.

[9]) At Tigani II S. 69.

[10]) At Tigani II S. 71.

Pferden hatte Sicilien wahrscheinlich im Juli des Jahres 1123 verlassen, aber nur ein Teil der Schiffe konnte sich bei der Insel Pantellaria, die von den Siciliern genommen wurde, zusammenfinden. Am 21. Juli landeten die Normannen auf der Insel Ahasi. Ein gewaltiger Sturm, durch den Allah sein Wohlwollen für die Mohammedaner zeigte [1]), hatte einen grossen Teil der Flotte vernichtet und ausserdem ein Schiff der Sicilier an die afrikanische Küste getrieben, durch das deren Bewohnern Kunde von dem Herannahen der Feinde wurde [2]). In der Nacht vom 21. zum 22. Juli gingen die Sicilier in grosser Zahl auf das Festland hinüber und durchzogen das Land, wobei sie sich mehrere Meilen von der Küste entfernten. Am folgenden Tage umfuhren die beiden Feldherrn, Georg und Christodulos, in einem ihrer Fahrzeuge Mahedia und kamen bis zum Strande von Zawilah. Sie erschraken über die Zahl der Krieger, die sie auf den Mauern und an den Küsten sahen [3]). Als sie zurückkehrten, bemerkten sie, dass die Araber sich inzwischen der Insel bemächtigt hatten. Nachdem sie diese verjagt hatten, schifften die Sicilier 500 Pferde aus, die dem Sturme entgangen waren. Die Normannen besetzten am 23. Juli das Kastell Dimas; bestochene Beduinen hatten sie in einer Zahl von 100 Mann eingelassen. Einen Angriff auf Mahediah konnten die Normannen nicht ausführen. Denn in der Nacht vom 25. zum 26. Juli rückten die Araber mit gewaltigen Truppenmassen unter Allah akbar- (Gott ist gross) Rufen gegen sie vor, und sie mussten sich schleunigst auf ihre Schiffe zurückziehen, nachdem sie einen grossen Teil ihrer Pferde getötet hatten [4]). Sie kreuzten noch acht Tage vor Dimas und kehrten dann nach Sicilien zurück [5]).

Der Zug war vollständig misslungen. Caspar hebt hervor, dass die sicilische Flotte die Schwierigkeiten eines Landungsgefechtes noch nicht überwinden konnte. Ich möchte den

---

[1]) At Tigani II S. 71.

[2]) At Tigani II S. 72.

[3]) At Tigani II 69.

[4]) Al Baian II S. 36.

[5]) Ibn al Atir I S. 458. Näheres über den ganzen Zug bei Caspar. Die Expedition ist hier nur insoweit nach den Quellen geschildert worden, als sie für die Entwicklung der Flotte in Betracht kommt.

Grund dafür darin suchen, dass das normannisch-sicilische Schiffswesen überhaupt noch nicht zu einem einheitlichen Ganzen geworden war. Es fehlte der Mannschaft noch die moralische Kraft, den für den Islam streitenden, von Glaubenseifer erfüllten mohammedanischen Kämpfern in der Schlacht entgegenzutreten. Noch war ja dafür die Schöpfung der Sicilier zu jung. Für die folgenden Jahre war Roger auf die Defensive beschränkt[1]). Die Araber plünderten die Küsten Rogers in zahlreichen Expeditionen[2]). Im Jahre 1127 am 17. Juli[3]) gelang es ihnen unter Mohamed ibn Maymun, Patti und Syrakus zu plündern, während Catania sich hatte halten können, da es durch Zufall vom Herannahen der Feinde Kenntnis erhalten hatte[4]). Wie schwer muss es Roger gefallen sein, sich nicht sofort rächen zu können. Doch dass der Rachegedanke in ihm nicht zur Ruhe kam, beweist der Umstand, dass er sich unablässig bemühte, seine maritime Stellung durch Bündnisse mit anderen seefahrenden Völkern zu stärken. In diese Zeit fällt der Vertrag mit dem Grafen Raimund von Barcelona[5]). Er wurde im Januar des Jahres 1128 zu Palermo abgeschlossen. Roger verpflichtete sich in ihm, während des Sommers[6]) 50 Galeeren[7]) nach Spanien gegen die Sarazenen zu schicken, wogegen Raimund versprach, der Flotte Rogers, „quae extolium[8]) dicitur", jegliche Unterstützung angedeihen zu lassen, sowie den Galeeren, den anderen Schiffen und den Mannschaften des „extolium" alles nötige in seinem Gebiete zu gewähren. Es ist nicht sicher, ob die Verträge ratifiziert worden sind. Jedenfalls kam das Unternehmen dann nicht zustande.

---

[1]) Wilhelm v. Tyrus (Rec. des hist. des crois. t. I 13, 22) berichtet allerdings, dass Roger im Jahre 1127 40 Galeeren nach Afrika sandte, die, ohne viel zu schaden, bald wieder zurückkehrten.

[2]) At Tigani II S. 75.

[3]) Muratori V S. 603, Anhang zu Malaterra.

[4]) Chalandon I S. 377 Anm. 5 gibt die Quellenstellen an.

[5]) Amari III S. 389; vgl. Caspar, reg. No. 53.

[6]) Wir müssen nach der Urkunde und mit Amari annehmen, dass es sich nur um den Sommer 1128 handeln kann und nicht, wie Chalandon I S. 378 sagt, um den folgenden, 1129.

[7]) Dass Caspar S. 50 von 500 Galeeren spricht, ist wohl nur ein Versehen, das Richtige hat er im reg. No. 53.

[8]) extolium = στόλος bedeutet Flotte, sowie überhaupt das Schiffswesen.

Wie aus diesem, so geht auch aus dem im folgenden Jahre mit Savona geschlossenen Vertrage hervor, dass Roger Wert darauf legte, mit anderen Mittelmeerstaaten in Beziehungen zu treten und diese wiederum für die Entwicklung seiner Flotte zu verwerten. Wohl noch am Ende des Jahres 1127 war die Besatzung einer savonesischen Galeere wegen einer Freveltat ins Gefängnis geworfen und lange festgehalten worden. Als Gesandte der Stadt nach Sicilien kamen, und um Verzeihung für den Frevel baten, schloss Roger mit ihnen am 11. Mai 1128 einen Vertrag ab, dessen Bestimmungen in drei Urkunden erhalten sind[1]). Die in ihrer Art für die ganze Regierungszeit Rogers einzig dastehenden Dokumente gewähren einen interessanten Einblick in die Zustände, die damals auf dem Mittelmeere geherrscht haben. Vor allem aber ist ihre Sprache charakteristisch für die Stellung, die doch schon Roger kraft seiner Flotte unter den Seemächten des Mittelmeeres um diese Zeit besass. Es muss deshalb auf ihre Bestimmungen näher eingegangen werden.

Roger schenkte also auf Bitten der Savonesen besagter Besatzung der Galeere das Leben. Dafür schwuren ihm die Savonesen, dass sie von dieser Stunde an den Leuten Rogers und seinen Schützlingen sowie deren Schiffen in ihrem Machtbereiche weder durch Raub noch Gefangennahme oder sonstwie einen Schaden zufügen würden. Ebenso sollte der Schwur für das ganze Meer gelten, welches sich von Nubien bis nach Tripolis erstreckt, und dasjenige, welches zwischen dem Lande Rogers und Savona liegt. Innerhalb von 30 Tagen nach an sie ergangener Aufforderung sollten die Savonesen, falls sie den Bestimmungen des Vertrages zuwiderhandelten, den vollen Schaden ersetzen. Nur das Recht auf Beschlagnahme von Ankern und Tauen sollte ihnen bleiben. Ausserdem war Savona verpflichtet, noch im Jahre 1128 40 Tage lang dem Herzog eine Galeere zur Verfügung zu stellen.

Unbeschadet der Freundschaft gegen die Genuesen und der Treue gegen ihren Markgrafen schlossen sie den Vertrag, waren aber nicht verpflichtet, ausserhalb ihres Machtbezirkes (operatus)

[1]) Arch. stor. nap. XIV, 1889, p. 750 ff.

diesem gegen Roger zu helfen. Im Falle von Streitigkeiten zwischen Genuesen und dem Herzog blieb es bei dem Vertrage. Verbrechen von Genuesen sollten entweder vor dem Gerichte des Bischofs oder jener Genuesen, die dem Herzog die Huldigung geleistet hatten, innerhalb von 30 Tagen ihre Erledigung finden, wobei der Herzog die Untersuchung leitete. Falls diese Gerichte die Verhandlungen nicht führen wollten, sollte das Hofgericht des Herzogs zuständig sein. Soweit die Bestimmungen des Vertrages insofern sie für die Flottengeschichte Bedeutung haben. Was geht aus ihnen hervor? Zunächst einmal, dass schon in diesem Jahre, 1128, Roger ein Interesse daran hatte, sich die Sicherheit für seine Schiffe auf grossen Teilen des Mittelmeeres vertraglich gewährleisten zu lassen. Dies beweist doch, dass die sicilischen Schiffe die heimischen Gewässer oft verliessen und, um Handel zu treiben, bis nach Nubien einerseits und nach Savona anderseits ihren Weg nahmen. Um Kriegsflotten kann es sich in diesem Vertrage nicht gehandelt haben, sie brauchten keinen derartigen Schutz. So ist denn der neue sicilisch-normannische Staat den alten Seehandelsmächten des Mittelmeeres an die Seite getreten. Bei den spärlichen Nachrichten über Siciliens Kauffahrteitätigkeit ist darum dieser Vertrag besonders wichtig. —

Savona ist Schutzstaat von Genua, und so nutzte Roger die Gelegenheit aus, diese Macht sich freundlich zu stimmen. Schon im Jahre 1116 hatte er ihr das oben erwähnte Privileg verliehen. Nun ging Roger durch milde Bestrafung des Frevels der savonesischen Galeerenbesatzung und dadurch, dass er oben erwähnte Schiedsgerichtsbestimmung traf, auf der beschrittenen Bahn weiter. Scheint doch Genua in Sicilien eine starke Kolonie gehabt zu haben, von der auch schon, wie es scheint, eine grosse Anzahl Männer in den Untertanenverband des sicilischen Herrschers getreten war. Der ganze Vertrag war wiederum eine Begünstigung Genuas, und das musste die Feindin dieser Stadt, Pisa, wohl empfinden.

Als nach dem Tode des Herzogs Wilhelm von Apulien (25. Juli 1127)[1]) Roger daran dachte, seine Erbschaft in Apulien

[1]) Vgl. Chalandon I S. 385 Anm. 2.

anzutreten, musste bei der Ausführung dieses Planes auch der Flotte natürlicherweise ihre Aufgabe zufallen. Sofort fuhr er mit 7 kriegsmässig ausgerüsteten Schiffen nach Salerno. Die Flottille machte nicht fern von der Stadt im offenen Meere halt, und es gelang ihm nach mehrtägigen, von den Schiffen aus geführten Unterhandlungen, die Bürger zur Übergabe der Stadt zu bewegen. Von den Bedingungen sei hier hervorgehoben, dass er sich verpflichtete, keinen Bürger über zwei Tage hinaus zu einem Feldzuge heranzuziehen [1]). Nun bot auch Amalfi seine Unterwerfung an. Von den Bedingungen der Übergabe erfahren wir nur, dass die Stadt, die in ihrem Bezirke gelegenen Befestigungen zurückbehalten durfte [2]). Wurden nicht aber schon damals gewisse Abmachungen mit dieser bedeutenden Seestadt über Stellung von Schiffen zu Kriegs- oder Handelszwecken abgeschlossen? Wir wissen es nicht, wohl aber dürfen wir annehmen, dass von der Umgebung Rogers allen maritimen Einrichtungen sorgsame Beobachtung gewidmet worden ist. Denn es begleiteten ihn die Admirale Christodulos und Georg, die kurz darauf (vor dem 1. September 1127) als Zeugen in einer zu Montescaglioso ausgestellten Urkunde genannt sind [3]).

Von der Geschichte der Flotte im Jahre 1128 ist so gut wie nichts überliefert. Der Zwischenfall mit Savona ist schon berichtet worden. So ist nur noch bekannt, dass ein gewaltiges Heer über den Faro gesetzt wurde [4]). Im Mittelpunkte des Interesses standen die Landkriege Rogers gegen den Papst Honorius, und so wird der Graf seine Flotte in diesem Jahre zu besonders grossen Expeditionen nicht verwandt haben. Im Juni 1129 wurde Brindisi, das am Anfang des Jahres in die Hände Tancreds gefallen war, zu Wasser und zu Lande belagert, konnte aber nicht genommen werden [5]). Noch in demselben Monat erschien die Flotte in einer Stärke von 40 bis 60 schnell segelnden

---

[1]) Alex. Teles. I 4—6; Falco beneventanus 193, 194 ad annum 1127. Vgl. Caspar S. 71, Chalandon I S. 385 ff.

[2]) Alex. Teles. I 7.

[3]) Caspar, reg. Nr. 52.

[4]) Alex. Teles. I 12.

[5]) Romoald Salernitanus S.S. 19 S. 420.

Galeeren vor Bari und schloss die Stadt ein. Die Stadt übergab sich nach Abschliessung eines Vertrages am 10. August 1129[1]). Mit Ende dieses Jahres war Roger Herr von Apulien und konnte nun an die Organisation des Landes im allgemeinen, sowie des Heeres und der Flotte im besonderen gehen. In Melfi verkündete er einen allgemeinen Landfrieden[2]). Das Jahr 1130 führte Roger wiederum über den Faro. Er wandte sich nach Unterwerfung des eidbrüchigen Robert gegen Salerno, schloss die Stadt ein und zwang sie, den ihr im Jahre 1127 überlassenen Turm herauszugeben[3]). Ob auch das Privileg, keinen Soldaten länger als zwei Tage zum Kriegsdienste stellen zu müssen, vernichtet wurde, wissen wir nicht. Jedenfalls ist für unseren Zusammenhang aus der Tatsache der Behandlung Salernos folgendes zu entnehmen. Roger wollte Herr in seinem Lande sein und sich durch keinerlei militärische Beschränkungen die Hände binden lassen. Er versuchte den Lehnsstaat Apulien nun ebenso zu behandeln wie das eroberte Land Sicilien und alle Kräfte des Landes in seinem Interesse zu verwenden. Ob die Städte Apuliens in den Jahren des Kampfes besondere Reservatprivilegien für ihre heimischen Flottillen erworben oder behauptet haben, ist nicht bekannt. Wie dem auch sein mag, in diesem Jahre 1130 musste ihnen klar sein, dass sie auf ihre Urkunden nicht bauen durften. Wenn es Roger für nötig halten würde, so würde er sie verletzen. Auch die See war von nun an sein Eigen wie das unterworfene Land.

Bei seiner Rückkehr von Neapel traf den König auf dem Meere ein Unfall. Ein heftiger Sturm überraschte ihn im Meerbusen von Salerno und trieb ihn zwei Tage mit seinen drei Schiffen auf dem Meere umher, bis er in der Bucht von Cefalù am 5. August (die transfigurationis domini) landete. Damals soll der König gelobt haben, an der Stelle, wo er unversehrt die Küste erreichen würde, dem Herrn eine Kirche zu erbauen.

---

[1]) Romoald Salernitanus S. S. 19 S. 419.

[2]) Vgl. die Darstellung des gesamten Landfeldzuges bei Caspar S. 82—85.

[3]) Alex. Teles. I 22.

Dieses Ereignis soll die Gründung der Kirche von Cefalù veranlasst haben [1]).

Als Roger am 25. Dezember 1130 die Königskrone erlangt und in dem neuen Papste Anaclet einen einflussreichen Bundesgenossen gewonnen hatte, konnte er mit Beginn des neuen Jahres auf dem gewonnenen Wege weiter fortschreiten, in allen von ihm unterworfenen Ländern auch militärisch der Herr zu werden. Er richtete an die Amalfitaner das Ansuchen, ihm ihre Festungswerke auszuliefern [2]). Sie verweigerten es, und der König sah sich genötigt, mit Waffengewalt seinen Willen durchzusetzen. Ein Landheer unter dem Admiral Johannes setzte über den Faro, während zugleich eine Flotte unter Georg dem „maximus ammiratus" abging, um Amalfi von der See aus jede Verbindung abzuschneiden, insbesondere herumfahrende Amalfitaner aufzugreifen, und jeden Zuzug nach der Stadt zu verhindern [3]). Beruhigt konnte Roger seinem Grossadmiral die Aufgabe überlassen, nannte ihn ja der Chronist den in den weltlichen Geschäften geübtesten Mann. Es gelang dem Geschwader, die am Meere gelegene Stadt der Amalfitaner, Guallo, zu nehmen und ebenso Capri, nachdem es von der Flotte eingeschlossen war [4]). Für beide Orte gab diese Besatzungstruppen ab. Dann wandte sie sich gegen Trivento, das sie zusammen mit dem Landheer unter Johannes belagerte, und nach ernster Arbeit wurde auch diese Stadt genommen. Man wandte sich nun gegen Ravello, an dessen Belagerung der König, der über das Meer gekommen war, teilnahm. Als der Turm dieser Stadt durch Steinwürfe beschädigt war, unterwarf sich Amalfi. Roger erhielt die Orte Ravello, Scali, Gerola und Pegerola [5]).

1132 führte der Kampf gegen die apulischen Vasallen

---

[1]) Pirro, sicilia sacra II S. 798, berichtet dies Geschehnis. Ich schenke der Erzählung deswegen Glauben, weil gerade durch sie die auffällige Verleihung des Meerbusens von Cefalù an die Kirche erklärt wird, ein Geschenk, für das sonst ein Grund schwer anzuführen wäre. So ist der Grund Dankbarkeit gegen Gott, der ihn gerade in diesem Meeresarm gerettet hatte.

[2]) Alex. Teles. II 7.

[3]) Alex. Teles. II 8.

[4]) Alex. Teles. II 9.

[5]) Alex. Teles. II 11.

den König über den Faro. Bei der Belagerung von Brindisi, dessen Kastell kurz vorher in die Hände Grimualds von Bari gefallen war, konnte sich die Flotte beteiligen, ebenso bei der Belagerung von Bari, das sich nach dreiwöchentlicher Blockade ergab [1]). Wenn auch von der Tätigkeit der Schiffe bei beiden Belagerungen nichts näheres bekannt ist, so ist doch auf sie zu schliessen, denn schwerlich waren die beiden Seestädte allein durch eine Bestürmung von der Landseite her zu nehmen [2]). Auch die Kürze der Belagerungszeit von Bari deutet darauf hin, dass die Stadt von der See aus vollständig blockiert wurde. Hatte doch die Belagerung durch Robert Guiscard so viel länger gedauert, — darauf weist schon Alexander Telese hin [3]) — und hatte doch damals gerade die Flotte einen bedeutenden Ruhmesanteil gehabt. Wenn nun die Belagerung jetzt soviel kürzere Zeit währte, so ist dies ein Beweis dafür, welche grossen Fortschritte die Technik der Normannen seit der ersten Belagerung der Stadt gemacht hatte. Vergegenwärtigt man sich die Lage des Ortes, so ist einzusehen, dass ein grosser Teil dieses Fortschritte der Flotte zu verdanken war [4]), und in erster Linie dem Umstande, dass sie jetzt Schiffe besass, die mit Belagerungsmaschinen ausgerüstet waren. Der Übergabevertrag, den Alexander Graf von Conversano, sowie einige andere Grosse mit Bari im Namen des Königs schlossen, ist deshalb an dieser Stelle bemerkenswert, weil wiederum in ihm militärische Vergünstigungen zugestanden wurden. Der König verpflichtete sich, kein Hilfsgeld zu erheben und die Bewohner nicht auf dem Lehnswege oder durch Sold zum Kriegsdienste zu zwingen [5]).

---

[1]) Falco S. 207; Romoald S. 420. Falco sagt 15 Tage, während Alex. Teles. 3 Wochen nennt.

[2]) Es ist auffällig, dass Alex. Teles. von der Tätigkeit der Flotte vor Bari nichts erwähnt, zumal da er sie bei der Einnahme von Amalfi, Guallo und Capri nennt. Wenn ich im folgenden trotzdem an der Mitwirkung der Flotte festhalte, so tue ich das, weil m. E. die Kürze der Belagerungszeit nur auf die Blockade der Schiffe zurückzuführen ist.

[3]) Alex. Teles. II cap. 20.

[4]) Eine erfolgreiche Belagerung von Bari ist ohne Flotte kaum denkbar.

[5]) Caspar, reg. No. 77; Kehr, Die Urkunden der normannisch-sicilischen Könige S. 31.

An den übrigen Kämpfen dieses Jahres und der folgenden nahm die Flotte keinen Anteil. Ihre Aufgabe bestand in diesen anderthalb Jahren im wesentlichen darin, die Beförderung der sarazenischen Truppen über die Meerenge von Messina zu besorgen. Bei den grossen Heeresmassen nahm auch diese Aufgabe immerhin die Kräfte der Marine stark in Anspruch[1]). Am Ende des Jahres 1133 erlitt die Flotte einen grossen Verlust. 23 mit Gold und Silber, sowie der apulischen Beute beladene Schiffe, besetzt mit apulischen Männern, Frauen und Kindern, versanken in den Wogen. Der Seemannstod befreite sie von schlimmeren Qualen und der Gefahr des Exils. Unermessliche Trauer erfüllte ganz Sicilien. Einfach und schön sind die Worte des Chronisten, die ihm selbst und dem mittelalterlichen Menschen überhaupt durch das tiefe in ihnen enthaltene Mitgefühl zur Ehre gereichen[2]). Im Frühling des Jahres 1134 segelte König Roger mit fast 60 ausgerüsteten Galeeren nach Salerno. Er schickte sie von da nach Neapel, wo sie bis zum Hafen vordrangen, dort aber von den Neapolitanern zurückgedrängt wurden. Auf dem Rückwege zerstörten sie noch einige neapolitanische Kastelle und trafen dann bei ihren Herren wieder ein. Möglich, dass sich an diesen Streifzug noch einige andere anschlossen, die aber jedenfalls keine grosse Bedeutung hatten[3]). Noch in demselben Jahre wurde die Flotte nach Afrika gerufen. Seit 1123 hatte Roger sich nicht mehr mit afrikanischer Politik tätig befasst. Jetzt, 1134, erhielt er wieder eine Gelegenheit, mit seiner nunmehr noch viel stärkeren Flotte auf den Plan zu treten[4]). Hasan, der ziritische Fürst, war in Zwistigkeiten mit afrikanischen Scheiks

---

[1]) Alex. Teles. II cap. 37.

[2]) Falco S. 222. O quantus luctus et dolor horribilis universos fines Apuliae invasit, coelorum tamen Regem collaudantes, quod de variis mortis generibus et exilii periculo eos liberavit et momento uno de mundi huius voragine eos eduxit.

[3]) Falco S. 225. Das kann aus Falco l. c. his et aliis ita decursis hervorgehen. Absichtlich werden hier die Bemühungen übergangen, die sich die apulischen Rebellen um die Hilfe von Pisa machten. Dafür sei auf Caspar und Chalandon verwiesen, die weitere Literatur angeben.

[4]) Vgl. Caspar S. 164.

geraten. Er hatte einen von ihnen vor den anderen ausgezeichnet. Sie belagerten ihn nun in seiner Hauptstadt Mahedia unter dem Kommando von Mutarrif ibn Ali, der von Jahya dazu beauftragt war, zu Wasser und zu Lande[1]). Al Hasan wandte sich um Hilfe an Roger, der 20 Schiffe abschickte[2]). Sie trafen gerade ein, als Hasan seine Galeeren einen Ausfall machen liess. Beide Flotten zusammen umzingelten nun die Fahrzeuge des Fürsten von Bugia, aber auf Veranlassung von Hasan, der muselmännisches Blut doch nicht von Giaurn vergiessen lassen wollte[3]), wurde den Schiffen freie Abfahrt zugesichert. Im Frühjahr oder Sommer des nächsten Jahres, 1135[4]), erschien eine grosse sicilische Flotte auf der Reede der Insel Djerba, belagerte sie und nahm sie ein. Auf der Flotte befanden sich berühmte fränkische Ritter, unter denen, wie Casper[5]) vermutet, wohl als Führer Georg von Antiochia gewesen sein mag. Die Insel wurde einem „amil", einem Statthalter, unterstellt, der sie in Rogers Namen regierte[6]); denn Roger gedachte sie als Ausgangspunkt für neue Unternehmungen gegen Afrika zu verwenden. In diesem Jahre hatte auch die Flotte im Abendlande viel zu leisten.

Am 5. Juni 1135 setzte sie den eben genesenen König Roger in Salerno ans Land. Mit grossem Jubel wurde er begrüsst, der über das Meer geeilt war, um wiederum in die aufs neue verworrenen Verhältnisse Unteritaliens Ordnung zu bringen. Schon im Frühjahr 1135[7]) waren 20 pisanische Fahrzeuge[8]) in Neapel eingetroffen, das von der Landseite her durch Roger eingeschlossen worden war. Weitere 20 Schiffe folgten im Sommer auf Veranlassung der Neapolitaner, die um Entsendung einer starken Streitmacht gebeten hatten. 46 Ga-

---

[1]) At Tigani II S. 75.
[2]) Venti legni im Al Atir I S. 460.
[3]) Ibn abi Dinar S. 291.
[4]) Vgl. Caspar S. 164 zu dieser Zeitbestimmung; Ibn al Atir I 461.
[5]) Caspar S. 165.
[6]) Ibn abi Dinar II S. 192.
[7]) Über die Datierung vgl. Caspar S. 146 Anm. 4.
[8]) cum viginti navigiis Falco S. 227.

leeren waren es[1]), die am 4. August auf der Reede von Amalfi erschienen. Die Stadt war ohne Verteidigung. Auf Befehl des Königs waren nämlich vier Liburnerschiffe (Brigantinen, Feluchen)[2]) aufs Meer hinausgezogen, um Beute zu machen. Diese Schiffe hatten nun einen grossen Teil der waffenfähigen Mannschaft hinweggeführt, während ein weiterer den König im Landkriege unterstützte. Was da noch von Männern übrig war, war beim Herannahen der Schiffe nach Salerno geeilt. Denn sie glaubten, dass dieser Stadt der Seeangriff gelten würde[3]). So fiel denn Amalfi ohne Kampf in die Hände der Pisaner, denen es gelang, sieben Galeeren, zwei „naves" und viele andere Schiffe zu verbrennen[4]). Atrani wurde an demselben Tage noch von den Pisanern genommen, während sie sich am nächsten Tage, dem 6. August, gegen mehrere Gebirgsorte wandten[5]). Am 7. August war ein Teil der Pisaner mit der Belagerung von Fratta beschäftigt, als der König heranrückte[6]). Er war um die Wiederherstellung von Aversa bemüht gewesen, als er die Botschaft von der Eroberung Amalfis gehört hatte[7]). Er sammelte eine Flotte von 60 Galeeren, sowie Kat- und Lastschiffen, rückte mit einem Landheere von 7000 Mann von Salerno wieder heran und überfiel die Pisaner bei der Belagerung unvermutet. Sie erlitten beträchtliche Verluste, die Überlebenden eilten nach dem Meere zu[8]) und bestiegen die mit Beute beladenen Schiffe. 23 Tage kreuzten die Pisaner noch in den unteritalischen Gewässern und kehrten am 8. September nach Pisa zurück, nachdem sie noch vorher Ischia einen Besuch abgestattet und es geplündert hatten[9]). Am Feste Mariä Geburt, also am 8. September, — zufällig derselbe Tag, an dem,

[1]) Annales pisani S. S. XIX nennen 46 Galeeren, Alexander Telese S. 325 43 Liburnae, Falco S. 227 40 navigia.

[2]) Vgl. den technischen Teil dieser Arbeit.

[3]) Alexander Telese III 24.

[4]) Ann. Pis. ad annum 1135 (es steht zwar 1136 da, muss aber 1135 heissen).

[5]) Ann. Pis. l. c.

[6]) Ann. Pis. l. c.

[7]) Alexander Telese III 25.

[8]) Über die Höhe der Verluste vgl. Caspar S. 157 Anm. 4.

[9]) Ann. Pis. l. c.

wie wir wissen, die pisanische Flotte nach Hause zurückgekehrt war — machte Roger mit seinem Geschwader einen Angriff auf Neapel. Ein heftiger Sturm trieb aber die Schiffe auseinander. Mehrere waren nahe am Versinken und mussten den schützenden Hafen von Puzzeoli aufsuchen[1]). Weder zu Wasser noch zu Lande konnte Roger so gegen Neapel etwas ausrichten. Er hiess daher die Schiffe zurückkehren und wandte sich wiederum zur Belagerung von Aversa. In demselben Jahre 1135 hatten Lothar in Merseburg Gesandte des griechischen Kaisers um Hilfe gegen den Tyrannen Roger gebeten, der einen Teil des römischen Reiches allzusehr heimsuchte[2]). Die Gesandten Venedigs beklagten sich zur selben Zeit über die normannischen Seeräubereien, durch die ihnen ein Schaden in der Höhe von 4000 Talenten zugefügt worden sei[3]). So waren die normannischen Schiffe zum Schrecken des Mittelmeeres geworden, die Schiffe des Volkes, das erst vor 75 Jahren den ersten Schritt zur Gründung eines Reiches über die Meerenge von Messina getan hatte. Wie einst auf dem Ozean in karolingischer Zeit, so mag jetzt auf den sonnigen Fluten des Südens das friedliche Kauffahrteischiff aufs schnellste das Weite gesucht haben, wenn am Horizont ein Schiff der beutegierigen Normannen auftauchte.

Mit derartigem Seeraub hat wohl die sicilische Flotte auch das Jahr 1136 verbracht. In Italien oder in Afrika hatte sie keine Gelegenheit zum Eingreifen. Erst im nächsten Jahre, 1137, trat sie wieder auf den Schauplatz. Als die Bürger von Trani nach der Ankunft des Kaisers Lothar, den sie freudig aufgenommen hatten, die königliche Zwingburg vernichteten, erschien eine Flotte von 33 Schiffen Rogers. Doch wurde sie besiegt. Acht Schiffe[4]) mit den Kapitänen gingen unter. Wer vernichtete die Flotte? Caspar vermutet[5]), dass es die Venetianer waren. Das ist möglich. Sofort aber wird man fragen, ob nicht auch die Bewohner von Trani, sowie

[1]) Falco S. 227.
[2]) Annalista Saxo S. S. VI 6 S. 769 ad annum 1135.
[3]) Annales Erphesfurdenses S. S. VI S. 590.
[4]) Annalista Saxo S. 773.
[5]) S. 188.

überhaupt die einzelnen und vornehmlich die grösseren Orte Unteritaliens noch ihre eigene Flotte hatten. In dem vorliegenden Falle hätte dann Trani der venetianischen Flotte, falls diese es war, die die normannische besiegte, ihre eigenen Schiffe zu Hilfe geschickt. Die Frage muss wohl bejaht werden. Es bestand nämlich zu dieser Zeit eine ganz beträchtliche königliche Flotte, die bei besonderen Gelegenheiten durch Mobilmachung der kleinen territorialen Geschwader verstärkt wurde, welche man nach Ablauf der betreffenden Expedition wiederum in ihre Heimat entliess. So ist wohl auch anzunehmen, dass Trani zu seinen Zwecken seine eigene kleine Flottille hatte, die es gegen seinen Herren in dem vorliegenden Falle entsandte. Leider wissen wir nichts über die Flotte, gegen die die sicilische kämpfte, und so ist das eben Gesagte nur eine Vermutung, die aber doch in den damaligen maritimen Verhältnissen Unteritaliens eine gewisse Begründung hat. Im Juli erschien die versprochene Flotte der Pisaner in einer Stärke von 100 Schiffen. Kein normannisches Geschwader trat ihr hier entgegen, und so konnte sie sich mühelos zur Herrin von Amalfi machen [1]).

Ein schwerer Verlust traf die königliche Flotte in Brindisi [2]). Auch hier hatten sich die Bürger freiwillig den Belagerern übergeben. Das Kastell wurde genommen, die Besatzung in das Meer geworfen, und 25 Schiffe wurden gekapert. Diesem beträchtlichen Teil der königlichen Flotte war wohl Brindisi als Station zugewiesen worden, um zugleich zum Schutze des Kastells zu dienen, vielleicht auch, um in der Not die Besatzung der Feste aufnehmen zu können. Keine von beiden Aufgaben konnte das Geschwader durch die Verräterei der Bürger, die dem Feinde keinen Widerstand leisteten, erfüllen. Im Herbst 1137 ging Roger daran, das abtrünnig gewordene Land wieder zu erobern. Zweifellos, trotz des Schweigens der Quellen hierüber, begleitete und unterstützte ihn auch diesmal seine Flotte. Dasselbe ist vom Jahre 1138 zu sagen.

[1]) Es wäre sehr interessant zu untersuchen, wie Roger die maritimen Streitkräfte besonders Amalfis — einst eine bedeutende Seestadt — verwandte, und wie er sich den Aussenhandel dienstbar machte; doch versagt leider unser Material hier völlig.

[2]) Annalista Saxo S. 775.

Nur bei folgendem politischen Ereignisse wurde die Hilfe einiger sicilischer Schiffe in Anspruch genommen. In diesem Jahre liess nämlich Roger auf Rat von Arnulf, einem Manne, der dem Kreise der Gegner des Patriarchen Radulph von Antiochia angehörte, die Westküste Unteritaliens scharf bewachen, um letzteren, der ein Widersacher Rogers in der antiochenischen Erbfolgefrage war, abzufangen. Es gelang; im Hafen von Brindisi wurde Radulph, der nichtsahnend über das Meer gefahren war, festgenommen, schliesslich zu Roger geführt, und dieser versuchte es nun, ihn für seine Sache zu gewinnen. Nach einer Unterredung mit dem Könige musste Radulph versprechen, auf dem Rückwege von Rom Sicilien wieder zu berühren. Als dies noch in demselben Jahre geschah, gab ihm Roger so viel Galeeren mit, wie er zur Überfahrt nötig hatte. Sie brachten ihn sicher bis zur Mündung des Orentes[1]). Im Jahre 1139 war die Lage für die Flotte immer noch dieselbe; sich in grösseren Unternehmungen zu bewähren, hatte sie keine Gelegenheit. Es ist nur von ihr bekannt, dass sie am 25. Mai[2]) in Salerno den König ans Land setzte. Sieben Schiffe, mit Bewaffneten besetzt, mit Gold und Silber und anderen Reichtümern beladen, bildeten das Geleitsgeschwader. Im Herbst beteiligte sie sich an der Belagerung von Bari. Im Jahre 1140, Mitte Juli[3]), landete Roger wiederum in Salerno. Im Laufe der Ereignisse dieses Jahres wird noch einmal der Flotte durch Falco Erwähnung getan. Als der König in Neapel weilte, unternahm er von dort zu Schiff eine Fahrt nach dem Kastell St. Salvator, das er darauf erstieg. Ob sich der König eigener oder neapolitanischer Schiffe bediente, ist unbekannt. Der Vollständigkeit halber sollte die an sich unbedeutende Stelle nur erwähnt werden. Am 4. Oktober schiffte Roger sich in Salerno nach Palermo ein[4]). Mit diesem Jahre 1140 war

---

[1]) Wilhelm v. Tyrus, Rec. des hist. I S. 679 ad annum 1138.

[2]) Falco S. 244; mit Bernhardi, Conrad S. 161, und Caspar S. 225 gegen Giesebrecht IV S. 155 nehme auch ich das Datum für die Ankunft. Das Abfahrtsdatum aus Sicilien hätte ein unteritalischer Chronist wohl schwerlich gewusst.

[3]) Falco S. 250.

[4]) Falco S. 251/2.

eine endgültige Beruhigung Unteritaliens eingetreten. Damit war auch für die Kriegsflotte keine Gelegenheit mehr, sich dort zu betätigen. Es ist bekannt, dass noch in zwei der folgenden Jahre der König das Meer zwischen Sicilien und Unteritalien überschritt, zuerst im Jahre 1142, ohne dass von der Überfahrt etwas näheres überliefert ist[1]). Im Juni des Jahres 1144 landete er bei Gaeta[2]). Als in diesem Jahre seine Söhne im Kampfe gegen den Papst Veruli belagerten und die Saaten und Weinberge verwüsteten, lag der König „cum navali exercitu" vor Terracina, aber er konnte es nicht nehmen[3]).

Doch damit haben wir schon um mehrere Jahre vorgegriffen und holen die Ereignisse nach, die sich in den afrikanischen Gewässern abgespielt haben.

„Freundschaftsbande" verbanden seit 1135 Roger mit dem ziritischen Fürstenhause, d. h.: solange Hasan seinen Verpflichtungen und hauptsächlich seinen pekuniären[4]) gegen Roger nachkam. Als er dies nicht mehr konnte, ging Roger sofort daran, gewaltsam seine Forderungen einzutreiben[5]).

Im Jahre 1141/42 segelte eine Flotte von 25 Korvetten unter der Führung Georgs von Antiochia nach Mahedia und nahm dort sämtliche Schiffe gefangen. Unter diesen befand sich ein neu erbautes, für den ägyptischen Herrscher bestimmtes Schiff[6]), das mit kostbaren Geschenken beladen war. Es führte den Namen „Nusf af denia" „Halbmond"[7]). Man sieht, dass auch bei den Mohammedanern die Sitte schon gebräuchlich war, die Schiffe zu benennen. Dieses also nahm Georg mit den ägyptischen Schiffen zusammen gefangen, die an Hasan gesandt worden waren[8]). Der ziritische Herrscher trat

[1]) Annales cavenses S.S. III.

[2]) Romoald S. 424.

[3]) Chronicon ferrarense (Falco S. 28).

[4]) Caspar S. 415, Ibn abi Dinar II S. 291.

[5]) Ich will in dem nun folgenden Text aus den Quellen nur das herausnehmen, was für die Geschichte der Flotte von Bedeutung ist, während ich für den ausführlichen Bericht über die Expedition auf die Darstellungen von Amari, Caspar und Chalandon verweise.

[6]) Al Bayan II S. 37.

[7]) At Tigani II S. 76.

[8]) Ibn al Atir I S. 461.

von nun an in ein Abhängigkeitsverhältnis zu Roger, das dem eines „amil“ glich [1]).

Im Sommer des Jahres 1143 schickte Roger eine Flotte, bemannt mit 300 Rittern [2]), unter der Führung Georgs von Antiochia gegen Tripolis, weil die Tripolitaner sich unabhängig gemacht hatten, obwohl in Mahedia noch der letzte Fürst aus dem Ziritenhause regierte [3]). Da Hasan seit 1141/42 unter Rogers Schutzherrschaft stand, so hatte dieser ein gewisses Recht sich einzumischen. Aber durch Unterstützung herbeigerufener Araber wurden die Christen zurückgeschlagen. Sie fuhren auf den Schiffen nach Sicilien heim. Sofort nach Ausbesserung ihrer Ausrüstung machten die Normannen einen neuen Streifzug über das Meer nach Westen und verbrannten Djidjelli in Algerien, damals den Herren von Bugia gehörend [4]). Im Jahre 1144/45 fuhren sie nach Bresk (östlich von Cherchel), töteten die männlichen Bewohner und nahmen die Weiber und Kinder nach Sicilien mit [5]).

1145/46 wurde von der Besatzung der sicilischen Flotte Kerkeni geplündert, eine Insel, die dem Machtbereiche Hasans nahelag. Dieser erinnerte Roger an die Verträge, aber Roger antwortete ihm, dass Kerkeni ihm ja nicht gehorchte [6]).

Am 15. Juni des Jahres 1146 erschien eine Flotte der Franken, „die Gott verfluchen möge“, wie Ibn al Atir sich ausdrückt, vor Tripolis [7]), gegen das schon zwei Jahre vorher ein Rachezug unternommen worden war, belagerte es und nahm es ein, während ein innerer Zwist die Verteidigung lähmte. Nach Ordnung der Verwaltung durch Georg zog die Flotte ab. Auch Tripolis, das sich nun schnell erholte, gehörte von jetzt

---

[1]) Ibn abi Dinar II S. 292.

[2]) Chron. Ferr. S. 27.

[3]) Ibn Haldun II S. 223.

[4]) Ibn al Atir I S. 463, Ibn abi Dinar II S. 292.

[5]) Ibn al Atir I S. 463.

[6]) Ibn al Atir I S. 465, Ibn abi Dinar II S. 293 setzt die Eroberung Kerkenis in das Jahr 1144/45, Amari III 407 jedoch mit Ibn al Atir in das Jahr 1142/43. Ihm schliesst sich Caspar S. 417 an.

[7]) Ibn al Atir I S. 465.

an zum Machtbereiche Rogers[1]). Sicilianer und Griechen knüpften Handelsbeziehungen mit ihm an[2]).

Die Lage in Afrika drängte nun allmählich Roger dazu, den Hauptschlag gegen Mahedia zu führen. Die abgeschlossenen Verträge konnten kein grosses Hindernis sein. Es war ja wohl auch im eigensten Interesse Nordafrikas, wenn es nun unter Rogers Herrschaft kommen würde. Wie liess sich denn der chronisch gewordenen Hungersnot anders steuern, als durch eine geregelte Getreidezufuhr aus Sicilien, und die konnte wiederum nur eintreten, wenn diese Länder zu Sicilien gehörten. Noch musste sich die Entscheidung einige Zeit hinausschieben. Denn Rogers maritime Streitkräfte waren in diesem Jahre 1147 in Griechenland in Anspruch genommen.

Die Auflösung der Solidarität der afrikanischen Araber ging immer weiter; Jussuf von Gabes trat zu Roger über, wurde aber bald von seinen Landsleuten ermordet. Roger schickte eine Flotte hin, die wieder zurückkehrte, nachdem sie Gabes kurze Zeit belagert hatte. Die endgültige Rache für ihn war wohl mit der letzte Anstoss, der Roger zum Kriege nötigte, von dessen glücklicher Beendigung die Beruhigung Afrikas abhing.

Im Frühsommer des Jahres 1148 verliess eine Flotte von ungefähr 250 Galeeren Sicilien[3]). Sie wandte sich nach Pantellaria und begegnete dort einem aus Mahedia kommenden Schiffe. Es wurde gekapert, und die Besatzung vor Georg, der auch diesmal natürlich an der Spitze der sicilischen Expedition stand, geführt. Er fragte sie nach neuen Nachrichten aus Afrika. Inzwischen war auf dem Schiffe ein Kasten mit Brieftauben gefunden worden, und Georg befahl ihrem Aufseher, mit eigener Hand die Meldung zu schreiben, dass das Schiff einer sicilischen Flotte begegnet wäre, die ihren Kurs

---

[1]) At Tigani II S. 60.

[2]) Ibn al Atir I S. 466.

[3]) Ibn al Atir I S. 470 gibt 250 Galeeren an, ebenso Abulfeda II S. 101, dagegen spricht Tigani von 300 legni. Wir haben uns unter diesen 50 Schiffen Begleitschiffe zu denken, etwa Botenschiffe etc., falls wir uns unter den übrigen 250, wie aus der italienischen Übersetzung Amaris hervorgeht, Galeeren vorstellen.

auf Konstantinopel nehme. Mit dieser Nachricht wurde eine der Tauben abgeschickt. Auf diese Weise hoffte Georg, die getäuschten Bewohner von Mahedia überrumpeln zu können. Allein am 28. Juni 1148 wurden die Sicilianer auf der Rhede gesichtet, wo sie lange und schwer gegen den heftigen Wind zu kämpfen hatten [1]). Lange wurden sie so zurückgehalten. Daher versuchte Georg, dem Hasan glaublich zu machen, dass er nur gekommen sei, um Muhamed Ibn Rasid von Cabes zu helfen. Doch Hasan traute Roger nicht mehr. Nach stattgefundener Beratung verliess er mit vielen Bürgern seine Stadt. Er fürchtete eine Landung mit daranschliessender Belagerung. Als schon $^2/_3$ vom Tage verflossen waren, erzwangen die Normannen trotz des Windes die Einfahrt. Die Stadt wurde genommen, zwei Stunden geplündert und dann der „aman" verkündet. Zwei Flotten schickte Roger von Mahedia aus [2]) gegen Susa und Sfax, während 20 Schiffe dafür sorgten [3]), dass Hasan nicht über das Meer entfloh. Susa wurde mühelos genommen, Sfax verteidigte sich durch einen Ausfall, der ihm zum Verderben gereichte, da die Franken die ausfallenden Truppen nunmehr von der Stadt ablenkten, über sie herfielen und eine grosse Zahl von ihnen töteten. Am 12. Juli wurde Sfax genommen [4]). Auch hier wurde Friede verkündet. Dann segelte Georg gegen Clypea, ein Felsennest, doch wurde der Angriff zurückgeschlagen.

Noch eine Waffentat konnte die sicilische Flotte in Afrika zu Rogers Lebzeiten ausführen. Im September/Oktober 1153 zog sie gegen Bona, das von den Almohaden besetzt war, nahm es und plünderte es 70 Tage lang. Aber nicht mehr stand Georg an der Spitze der Flotte, sondern sein Nachfolger, Philipp von Mahedia [5]).

---

[1]) Ibn al Atir I S. 471.

[2]) Ibn al Atir I S. 475.

[3]) At Tigani II S. 78.

[4]) Ibn al Atir I S. 475, Caspar S. 421 Anm. 2 weist auf die abweichende Chronologie Bayans hin und stellt die christlichen Quellenstellen über die afrikanischen Ereignisse zusammen, die aber für die Flotte keinen Wert haben.

[5]) Ibn Haldun II S. 229, Ibn al Atir I S. 479.

Ein gewaltiges Reich war für Sicilien erworben worden. Das Verdienst dafür gebührte in erster Reihe der sicilischen Flotte und ihrem unermüdlichen Führer Georg von Antiochia, der es ebenso verstanden hatte, durch kriegerische Ausdauer die Länder zu erobern, als sie auch durch versöhnende Milde an Roger zu fesseln.

Von Tripolis bis nach Tunis, von der Wüste Magrib bis nach der Wüste von Kairuan[1]) erstreckte sich das von ihm eroberte Reich. Inzwischen aber sollte die Flotte noch in Gewässer kommen, die sie in kriegerischer Absicht bis dahin noch nicht befahren hatte, ins Ägäische Meer. Wie kam es nun, dass Roger veranlasst wurde, unter der bewährten Führung seines Admirals Georg — denn noch in dessen Lebenszeit fallen diese Ereignisse — seine Geschwader dahin zu senden?

Siciliens Bedeutung im Getriebe der Weltpolitik der Mitte des 12. Jahrhunderts lag in der Stärke der Flotte. Rogers Land war in hervorragendem Masse geeignet, als Sprungbrett für eine Expedition nach dem östlichen Orient, nach Palästina zu dienen. Konnte sich das Abendland entscheiden diesen Weg einzuschlagen, so versprach ihm Rogers seegeübte Flotte einen sicheren Übergang. Lag es nun in des Königs Interesse, diese für seine Seemacht doch immerhin grosse Aufgabe der Übersetzung eines Kreuzheeres auf sich zu nehmen? Soll doch Roger I. in derselben Lage gesagt haben, dass ihm aus der Überfahrt des abendländischen Heeres zu viel lästige Mühen erwachsen würden, dass er die Kosten für Proviant etc. scheue[2]). Lag die Sache für Roger II. nun ebenso? Man muss dies verneinen. Wohl waren die äusseren Schwierigkeiten auch noch vorhanden, aber abgesehen davon, dass sie für die auf der Höhe der Zeit stehende sicilische Flotte relativ geringe waren, wurden sie durch politische Vorteile aufgewogen. Dass etwa Roger in flammender Begeisterung für die christlichen Ideale seine Geschwader in den Dienst des Kreuzes gestellt hätte, daran ist nicht zu denken, für religiösen Fanatismus war in Sicilien, wo die drei Weltreligionen friedlich nebeneinander lebten, kein

[1]) Ibn al Atir I S. 475.
[2]) Ibn al Atir I S. 451.

Boden. Der Grund ist an einer anderen Stelle zu suchen und muss darin gefunden werden, dass Roger ein vitales Interesse daran hatte, die gegen ihn bestehende europäische Koalition zu zersprengen und eine Grossmacht auf seine Seite zu ziehen[1]). In diesem Sinne beantwortete Roger die Anfrage König Ludwigs, ob er bereit sei, sich am Kreuzzuge zu beteiligen, zustimmend.

Er erklärte, dass er das Kreuzheer mit einer Flotte, sowie mit Lebensmitteln und allem Notwendigen unterstützen und dass entweder er oder sein Sohn sich am Kreuzzuge beteiligen würden[2]). Auf der Konferenz von Etampes, Februar 1147, wurden diese seine Vorschläge abgelehnt, und das französische Kreuzheer entschied sich ebenso wie das deutsche für den Zug durch griechisches Gebiet. Die sicilischen Gesandten mussten also unverrichteter Sache wieder abziehen.

Als dann das französische Heer vor Byzanz lag, da erhoben sich Stimmen in seinem Lager, welche erklärten, man solle König Roger, der ja schon im Kampfe mit dem byzantinischen Kaiser lag, herbeirufen und mit Hilfe seiner Flotte Byzanz erobern[3]). Wo befand sich zu dieser Zeit aber das sicilische Geschwader? Im Herbst des Jahres 1147[4]) hatte eine gewaltige Flotte Otranto[5]) verlassen. In Brindisi hatte sie sich vielleicht schon gebildet und war dann an der Küste entlang gefahren, bis sie von Otranto aus ins offene Adriatische Meer hinaussegelte. Zwei- und Dreiruderer mit ihrem gewöhnlichen Namen Galeeren oder Sagittien[6]) bildeten wie auch sonst immer noch den Kern der Flotte[7]). Andere Schiffe, vornehmlich zur Aufnahme von Lasten dienend, kamen in grosser Anzahl hinzu[8]). Kriegserfahrene Leute, unter ihnen zweifellos Georg,

---

[1]) Caspar l. c. S. 373.

[2]) Odo de Diogilo, de ludovici VII itinere, ed Migne Patrologia latina CLXXXV Spalte 1202.

[3]) Odo l. c. Spalte 1220.

[4]) Die Quelle für das Folgende ist, wo nichts anderes unten bemerkt, Nicetas Chroniates Migne Patrologia graeca Bd. CXXXIX Spalte 405 ff.

[5]) Romuald S. 424.

[6]) Siehe den technischen Teil dieser Arbeit.

[7]) Otto v. Freising S.S. XX S. 370 Nr. 33.

[8]) Romuald l. c.

leiteten die Fahrt. Korfu[1]) wurde zuerst angelaufen. Einen starken Widerstand fand man hier nicht, denn Unruhen erfüllten die Insel und liessen die Bewohner nicht daran denken, ihr Land zu verteidigen, obwohl die Natur Korfus ihnen den Schutz leicht machte. Steuereintreibungen waren der Grund zu den Zwistigkeiten, und die Korfioten stürzten sich, „während sie den Rauch der Steuerzahlung fliehen, unbesonnen in das Feuer der Knechtschaft", und beschworen in ihrem Leichtsinne den Griechen einen schweren Krieg herauf. In dem Kastell auf Korfu liess die normannische Flotte eine Besatzung zurück und wandte sich weiter nach Süden, nahm Cephalonia[2]) sowie viele andere Inseln[3]) ein und verwüstete sie. So gelangte sie schliesslich um das Kap herum bis nach Monambasia, das ebenso leicht wie vorher Korfu genommen wurde. Von hier aus fuhr sie zurück. Admiral Georg hatte wohl erfahren, dass der Plan der Franzosen, einen Angriff auf Byzanz zu machen, nicht mehr bestand[4]). Hatte man sich auf der Hinfahrt etwas beeilt, so war dazu auf der Rückreise kein Grund mehr vorhanden, und so widmete man sich der Beschäftigung, die den normannischen Namen in allen Küstenländern des Mittelmeeres gefürchtet gemacht hatte, dem Raube. An dem stürmereichen Kap Malea war man glücklich vorbeigekommen und plünderte, an der Küste entlang fahrend, die Landschaften Akarnanien und Ätolien. Nicht nur offene Orte wurden verwüstet, sondern Georg gelang es auch feste Plätze zu bezwingen, soweit diese es nicht vorzogen, sich freiwillig zu übergeben. Vielleicht wurde erst damals Neapolis von den Normannen erobert, wahrscheinlich aber war dies schon im Jahre vorher auf einem Streifzuge geschehen[5]). Ebenso geriet Methone in die Gewalt

[1]) Vgl. Historia ducum Venetorum S.S. XIV S. 75, Romuald l. c., Annales cavenses S.S. III 192, Otto v. Freising l. c., Nicetas l. c.

[2]) Ann. Cav. l. c.

[3]) Romuald l. c.

[4]) Caspar S. 377.

[5]) Vgl. Annales Cav. S.S. III S. 192, Ad annum 1146. Ich kann mich mit Caspar l. c. nicht dahin überzeugen, dass man die erwähnte Quellenstelle auf das Jahr 1147 beziehen müsse. Bei den doch zweifellos häufigen Raubzügen nach Griechenland kann man ruhig das vorherige Jahr für die Einnahme Neapels annehmen.

Georgs [1]). Damit aber noch nicht befriedigt, fuhr man weiter um den Peloponnes herum, hinein in den Meerbusen von Korinth. Die Flotte lief den Hafen von Krissäon an. Der Ort wurde als Ausgangspunkt benutzt, um nun systematisch Mittelgriechenland zu verheeren. Leichte und schwere Truppen wurden ans Land gesetzt; das reiche Theben vor allem war das Ziel. Furchtbar hart wurde die Stadt mitgenommen. Bis nach Chalkis [2]) auf Euboea [3]) und Athen [4]) hin dehnten sich die Raubzüge aus. Man kehrte darauf zum korinthischen Meerbusen zurück, und noch immer müssen die Schiffe Platz für weitere Beute geboten haben, denn man ging nun an die Plünderung Korinths. Die Lage der Stadt zwischen zwei Meeren mag das seemännische Auge Georgs besonders gefesselt haben. Man landete und wandte sich bald zur Belagerung Akrokorinths, wohin die Bewohner alle kirchlichen und profanen Schätze zusammengetragen hatten. Ohne Mühe wurde auch diese Feste genommen; die gar nicht geringe Besatzung der Burg hatte unter Nikephoros Chalufes ihre Schuldigkeit nicht getan. Denn von Natur aus war die Feste uneinnehmbar. Aber nicht mehr steckte in den Korinthern die alte Griechenkraft. „Weichlicher als ein Weib war ihr Führer und besser geeignet zum Wolle weben". Mit der reichen Beute wurden die Schiffe belastet, unter der sich ein wundertätiges Bild des Theodoros befand. Die wertvollste Beute aber waren für die Normannen die seidewirkenden Juden, die sie aus Theben und Korinth mit sich fortführten. Eine ganz neue in Sicilien noch vollkommen unbekannte Kunst wurde auf diese Weise dorthin verpflanzt, deren staatliche Monopolisierung später Friedrich II. durchzuführen suchte [5]).

---

[1]) Otto v. Freising S. S. XX S. 370 Nr. 33, Gesta Heinrici et Ryccardi S. S. XXVII S. 128.

[2]) Andreae Danduli, Chronicon Muratori XII S. 282; Hist. duc. Venet. l. c., Negroponte = Chalkis.

[3]) Johannes Kinnamos, Migne Patrologia Graeca Bd. CXXXIII Spalte 421.

[4]) Otto v. Freising l. c., Ann. Palidenses XVI S. 83.

[5]) Ann. Cav. S. S. III 192, Otto v. Freising XX S. 370 Nr. 33, Nicetas l. c., vgl. Georg Caro, Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Juden im Mittelalter und der Neuzeit I. Leipzig 1908, S. 251, 254; vgl. S. 490, wo er gegen Bernhardi, Jahrb. Conrads III S. 618 nachweist, dass die von Georg

Die Tempelschätze wurden auf der Rückfahrt in Korfu als Kriegsschatz niedergelegt. „Wenn einer die sicilianischen Triremen gesehen hätte, so würde er wohl mit Recht gesagt haben: Das sind keine Piratenschiffe, sondern Kauffahrer, die belastet mit den schönsten Dingen mannigfacher Art bis zur obersten Ruderreihe in die Flut hinabtauchen“ [1]).

Hatte so auch der grosse Kriegszug den ursprünglichen Zweck, das byzantinische Reich mitten ins Herz zu treffen, nicht erreicht, so war es doch ein Siegeszug gewesen, ein Triumph der Tatkraft über den Marasmus der Griechen.

Im Jahre 1148 wurden die Normannen auf dem östlichen Mittelmeere in keine Seeschlacht verwickelt. Daraus ist aber noch nicht zu folgern, dass in diesem Jahre überhaupt kein sicilisches Geschwader jenes Meer durchfuhr. In erster Linie hatte wohl Roger ein Interesse daran, mit Nachrichten aus Palästina versehen zu werden, mit dem französischen Könige, dem Gegner des byzantinischen Kaisers, Verbindungen zu unterhalten. Eines dieser in jenen Gewässern kreuzenden sicilischen Schiffe benutzte Graf Welf, der Widersacher König Conrads, zur Fahrt nach Sicilien [2]).

Wir übergehen die schon im Entstehen gescheiterten Gegenstösse Kaiser Manuels gegen die Venetianer im Jahre 1148, sowie die vergebliche Belagerung Korfus und wenden uns dem Jahre 1149 zu, wo die sicilische Flotte wieder auf dem Plane erscheint. Unter dem Befehle Georgs von Antiochia verliess sie in einer Stärke von 60 Galeeren die Heimat [3]), vielleicht in der Absicht, den byzantinischen Kaiser zu zwingen, seine Streitkräfte vor Korfu zu teilen, dann, so dachten wohl Roger und sein Admiral, wird einerseits die Belagerungsarmee von Korfu zu schwach sein und die Besatzung kann sich befreien, und anderseits wird auch die gegen das sicilische Geschwader

---

mitgeführten Seidenwirker und Juden identisch seien, d. h., dass die Juden die Seidenwirker waren.

[1]) Vgl. dazu den technischen Teil.

[2]) Dies vermutet Bernhardi, Jahrb. Conrads III S. 751 Anm. 2 aus folgender Quellenstelle: Ep. Wib. Nr. 243 S. 364. Welpho . . . per sicilie tyrannum a Hierosolymis reditum habuit.

[3]) Andreae Danduli l. c.

gesandte Flotte nicht so stark sein, dass sie diesem besondere Schwierigkeiten bereiten würde. Und in der Tat schickte der Kaiser einen Teil der bei ihm vor Korfu befindlichen Flotte dem sicilischen Admiral entgegen. Nicht aber dessen Schiffen begegnete die griechische Flotte zuerst, sondern einer anderen, die sie wohl kaum erwartet hatte. Nach Ostern [1]) hatte König Ludwig VII. von Frankreich mit seiner Gemahlin Eleonore und einem kleinen Gefolge Palästina verlassen. Keine eigenen Schiffe standen ihnen zur Verfügung, auch kein sicilisches Geschwader befand sich z. Z. in jenen Gewässern, das ihn nach Sicilien mitgenommen hätte. So musste der König Schiffe anmieten, die gerade dort kreuzten. Einen Kampfeswert hatten diese Fahrzeuge wohl kaum [2]). Ihnen begegnete Churupes; mit seiner natürlich bedeutend grösseren Flotte umzingelte er Ludwigs Flottille, nahm schon das Schiff der Königin mit ihr und ihren Leuten gefangen und wollte auch gerade Ludwig ersuchen, zu seinem „Freund und Bruder dem Konstantinopolitaner zu gehen". Schon traf er Vorbereitungen, um gegen ihn Gewalt anzuwenden, da erschien die sicilische Flotte. Sie befreite die Königin. Der König Ludwig verliess sein Schiff, bestieg eine sicilische Trireme, hisste eine Bundesgenossenflagge der Griechen, wohl die venetianische [3]), und rettete sich so. Roger hatte seinem Admiral den Auftrag gegeben, Ludwig nach Sicilien zu führen [4]).

---

[1]) Kugler, Studien zur Geschichte des zweiten Kreuzzuges, S. 209, zirka Juni/Juli nach v. Kapherr, Die abendländische Politik Kaiser Manuels S. 133.

[2]) Kinnamos l. c. S. 413.

[3]) Kugler l. c.

[4]) Folgende Quellenstellen kommen für das eben geschilderte Ereignis in Betracht:

a) Anonymus ad Petrum, enthalten in Kugler, Studien zur Geschichte des zweiten Kreuzzuges S. 19, der u. a. sagt, dass die Königin gefangen wurde.

b) Andreae Danduli, Chronicon l. c. berichtet, dass Georg „ludovicum regem franciae a Palästina navigantem ac a navibus Graecorum captum eripuit".

c) Sigib. Contin. Praemonstr. S. S. VI S. 454, cum que [Ludovicus] ab eis imperatori Curfolium obsidenti presentandus deducitur Georgius dux navium regis siciliae eos aggreditur.

d) Kinnamos berichtet von dem vor dem Eintreffen der Sicilier liegen-

Dass aber die sicilischen Galeeren, wie der Anonymus ad Petrum berichtet, ihn im Triumphe nach Sicilien führten, ist ausgeschlossen. Denn diese gingen jetzt daran, einen Streifzug bis nach Byzanz hin zu unternehmen. Als Sieger im Kampfe konnte sich wohl Churupes nicht betrachten, wenn auch Georg einige Schiffe verloren hatte. Kinnamos berichtet, dass Georg mit 40 Schiffen nach Byzanz segelte. Er hätte dann 20 verloren. In der zweiten Seeschlacht, die später zu schildern ist, verloren sie, wie Dandolo berichtet, eine in maritimen Dingen zuverlässige Quelle, 19 Schiffe. Dann hätten sie im ganzen 39 von 60 verloren, was sehr unwahrscheinlich ist. Kinnamos nennt mit 40 Schiffen eine zu geringe Zahl. Wäre die Zahl richtig, so hätten die Normannen in der zweiten Seeschlacht die Hälfte ihrer Schiffe verloren. Wir müssen etwa annehmen, um eine Zahl vermutungsweise zu nennen, dass kaum weniger als 50 Schiffe gegen Byzanz segelten. Abzulehnen ist, dass etwa nach der Seeschlacht sich die normannische Flotte geteilt hätte. Denn dann wäre sie nicht stark genug gewesen. Es bleibt also nur der Ausweg, die Angabe des Kinnamos für ungenau zu erklären. Woher sollte schliesslich der gelehrte Kompilator das Interesse haben, die Stärke der normannischen

---

den Zusammenstosse zwischen Churupes und Ludwig VII. gar nichts, sondern schildert den Verlauf der Ereignisse l. c. S. 413 etwas verworren. In seiner Schilderung liegt die Gefahr für den französischen König, gefangen genommen zu werden, erst in der Seeschlacht, die zwischen Normannen und Griechen geliefert wurde. Das ist aber nur teilweise richtig. Die Gefahr war für den französischen König schon vorher gross gewesen. Beim Eintreffen der Sicilier versuchten die Griechen natürlich erst recht, den König in ihre Gewalt zu bekommen, dessen Schiff sie aber wohl schon vorher umzingelt hatten. — Alles in allem widersprechen sich die Quellenstellen nicht. Sie ergänzen sich eher. Um es noch einmal zusammenzufassen: Beim Eintreffen der Sicilier ist Ludwig schon in grosser Gefahr, zwar noch nicht auf ein griechisches Schiff überführt, so doch schon umstellt. Mithin konnte eine Quelle sagen: Der König ist schon „captus . .“, während die andere dies noch nicht erwähnt. Kugler S. 209 Anm. 14 sah noch einen Widerspruch in den Quellenstellen, den Caspar l. c. nicht mehr sieht. Er glaubt, dass die Einzelheiten des Zusammenstosses sich nicht mehr ermitteln lassen. Ich denke dargetan zu haben, dass die Situation doch einigermassen klar feststeht. Besonders wichtige Einzelheiten fehlen eigentlich nicht. Wo allerdings der Zusammenstoss erfolgte, das glaube auch ich mit Caspar, lässt sich nicht mehr fixieren.

Flotte richtig anzugeben[1]). Während Ludwig nach Westen entfloh und am 29. Juli an der Ostküste Kalabriens landete, seine Gemahlin hingegen, auf der Fahrt nach Sicilien begriffen, erst drei Wochen nach ihm in Sicilien eintraf, fuhr Georg um Malea herum. Er kam nach Byzanz, wo er glühende Pfeile in den königlichen Palast schoss, die vor der Stadt gelegenen Orte anzündete und aus den königlichen Gärten Früchte raubte[2]). Auf dem Rückwege begegneten die Normannen einer griechischen Flotte, die Tribut von Kreta heimführte. Auch von ihr empfingen die Normannen nach dem Berichte des Kinnamos eine Schlappe. Nicht aber konnte die Begegnung zwischen der Steuerflotte und den Normannen am Kap Malea stattgefunden haben, wie Caspar meint, an der Stelle, wo bald darauf der grosse Zusammenstoss zwischen Griechen-Venetianern und Normannen erfolgte[3]). Wozu sollte denn, so muss man sich fragen, die kretensische Flotte an dem durch seine Stürme verrufenen Kap Malea vorbei den Weg nach Byzanz gewählt haben? An der Ostküste des Peloponnes, vielleicht auch etwas weiter nördlich auf dem offenen Meere fand dieser Kampf zwischen kretensischen und normannischen Schiffen statt. Allzu blutig wird er trotz des Berichtes des Kinnamos für die Normannen nicht gewesen sein. Die sicilische Flotte war eine Kriegsflotte, die aus Creta kommende eine Handelsflotte, vielleicht von einigen Kriegsschiffen geleitet, mit der die Normannen zweifellos ohne grosse Verluste fertig geworden sind. Und wenn der Chronist das Gegenteil berichtet, so liegt das wohl an Folgendem. Erstens musste seine Information indirekt schliesslich von den Leuten der Steuerflotte stammen. Den Kampf hatte vielleicht niemand beobachtet, der Kommandant konnte also leicht das kleine Gefecht in seinem Berichte zu einer glänzenden Seeschlacht, in der er der Sieger war, ausgestalten. Dazu kommt aber ein schwerwiegender Grund, um den Bericht des Kinnamos als falsch zu bezeichnen. Er weiss

[1]) Vgl. Simonsfeld S. S. XIV S. 75 Anm. 7.

[2]) Ibn al Atir I S. 476, Dand., Chron. l. c., Sigeb., Cont. Praemon. S. S. VI S. 454.

[3]) Auch mit der Identifikation dieser und der folgenden Schlacht durch Chalandon II S. 143 kann ich mich nicht einverstanden erklären; vgl. auch die Darstellung bei Manfroni op. cit. S. 204 f.

nichts von der bald darauf stattfindenden grossen Seeschlacht zwischen Normannen und Griechen-Venetianern. In dieser Seeschlacht schlugen die Griechen, wie bald zu erwähnen ist, sich nicht rühmlich, wohl aber erlitten die Normannen von den Venetianern beträchtliche Verluste. Diese schreibt er nun der Tapferkeit der Steuerflotte zu, während er die andere Schlacht gar nicht erwähnt. Hätten die Normannen aber im Kampfe mit der Steuerflotte solche Verluste erlitten, so würden sie den Griechen-Venetianern dann überhaupt kaum noch entgegen getreten sein und sich schliesslich doch noch durchgeschlagen haben.

Als also die Normannen glücklich den Kampf mit der Steuerflotte überwunden hatten, begegneten sie am Kap Malea der vereinigten Flotte der Griechen und Venetianer[1]). Wie die historia ducum venetorum berichtet, flohen die Griechen, die Venetianer aber schlugen sich tapfer und erbeuteten 40 Schiffe, während sie andere versenkten. In der letzten Nachricht liegt eine patriotische Übertreibung des Chronisten vor, und seinem Berichte ist der des Dandalos vorzuziehen, der sagt, dass von den Griechen und Venetianern 19 Galeeren erbeutet worden seien, während die übrigen entflohen, verfolgt von den feindlichen Schiffen bis an die heimatlichen Küsten. In demselben Jahre fiel Korfu wieder in die Hände der Griechen. Wie gefährlich hätte um diese Zeit ein gemeinschaftlicher Vorstoss der griechischen und venetianischen Geschwader dem sicilischen Könige werden können! Aber nichts geschah. Uneinigkeit brachte die Griechen und Venetianer zeitweise auseinander und selbst, als sie einig waren, kam es zu keinem Unternehmen gegen Roger. So hatte er wohl im Jahre 1149 eine Schlappe erlitten und einige 20 Galeeren verloren. Was bedeutet aber neben diesem leicht zu verschmerzenden Verluste die Tatsache, dass es sicilischen Schiffen gelungen war, bis zu dem Palaste des byzantinischen Kaisers zu dringen und dass die sicilische Flagge sich auf dem Ägäischen Meere einen gefürchteten Namen erworben hatte. Wehe der Stadt, die sich normannische Schiffe zum Opfer ausersehen hatten! — So konnte nun Roger an seinem Lebensabend im ganzen befriedigt auf die Tätigkeit seiner Geschwader in den griechischen Gewässern zurücksehen.

[1]) Andreae Dand. l. c., hist. ducum Venet. l. c.

2. Hauptabschnitt

Die Geschichte der normannisch-unteritalischen Flotte von ihrer Entstehung nach der Belagerung Palermos bis zu ihrer Wiedervereinigung mit der sicilischen nach dem Tode Herzog Wilhelms.

Im Jahre 1073 war Robert Guiscard von Palermo nach Unteritalien zurückgekehrt und hatte Sicilien seinem Bruder Roger und dessen Flotte überlassen. Er selbst hatte in den folgenden Jahren, und zwar bis zum Beginn seiner Unternehmungen gegen Byzanz, nur wenige Aufgaben auszuführen, bei denen wir die Beteiligung einer Flotte nachweisen können. Dies ist zum ersten Male bei der Belagerung von Trani (1073) möglich, wo aber die magere Notiz der Chronik des Anonymus von Bari „obsedit Trane per terram et mare" alles ist, was wir von der Tätigkeit der Flotte wissen[1]). Wichtiger sind die Ereignisse vor Amalfi in demselben Jahre. Amalfi hatte durch Belästigungen des Herzogs Sergius von Salerno unendlich zu leiden und entschloss sich nun, den einzig möglichen Weg einzuschlagen, um diesen zu entgehen, nämlich die Oberherrschaft der Stadt dem Herzog Robert anzutragen. Gerne nahm dieser das Anerbieten an und schickte der Stadt einige Schiffe zur Unterstützung, die aber durch die Fahrzeuge des Sergius abgefangen wurden[2]). Andere Aufgaben, vor allem die Niederwerfung von Rebellen, hinderte den Herzog Robert, schon jetzt

[1]) Anonymi Bar., Chron. Mur. V 153, Aimé VII 2 sagt nichts von der Beteiligung der Flotte.

[2]) Aimé VIII 8.

zum entscheidenden Schlage gegen Sergius auszuholen. Erst im Jahre 1076 kam es dazu. Auch hier wissen wir von der Tätigkeit der Flotte wenig und können nur sagen, dass Schiffe von Kalabrien, Sicilien und Amalfi die Stadt von der Seeseite blockierten[1]). Salerno fiel bekanntlich durch Verrat, und so brauchte auch bei der Eroberung die Flotte nicht einzugreifen. In demselben Jahre konnte sich Robert Amalfis, dessen Herr er dem Namen nach schon seit 1073 war, bemächtigen[2]).

Die Gewinnung der beiden Seestädte hat für die Geschichte der Flotte einige Bedeutung, da mit ihnen eine seetüchtige Bevölkerung dem normannischen Staate einverleibt wurde. Irgendwelche Verordnungen über die Verwendung der Geschwader von Salerno und Amalfi liegen nicht vor und werden wohl auch kaum erlassen worden sein, da eine feste Organisation der normannisch-unteritalischen Flotte noch nicht bestand[3]). Im Bedarfsfalle sind eben die Bewohner dieser Städte wie auch die der anderen Orte zum Seedienst herangezogen worden.

Inwieweit Robert seine Oberhoheit auch auf die amalfitanischen Kolonien ausdehnte, ist nicht festzustellen, und Vermutungen irgendwelcher Art haben keinen Untergrund. Mit der Belagerung Salernos fanden die maritimen Ereignisse in Unteritalien unter der Regierung Herzog Roberts ihr Ende[4]). Erst als die Vorbereitungen für die Expedition nach Griechenland getroffen wurden, lenkte sich die Aufmerksamkeit auf die normannisch-unteritalische Flotte.

Ehe jedoch mit der Schilderung des Zuges begonnen wird, sei ein kurzer Blick auf die Literatur der Einfälle Roberts in Byzanz gestattet. — Die erste Monographie bot Schwartz in

---

[1]) Aimé VIII 14.

[2]) Zur Eroberung Amalfis durch Robert: Camera Memorie storico diplomatiche dell' antica città e ducato di Amalfi, Salerno 1876, Cap. 20.

[3]) Manfroni op. cit. S. 120.

[4]) Der Vollständigkeit halber ist vielleicht zu erwähnen, dass im folgenden Jahre (im Mai 1077) Herzog Robert dem Richard von Capua zur Einschliessung Neapels calabrische und amalfitanische Schiffe zur Verfügung stellte (Aimé VIII 24). Eine ganz kurze Zeit erschien dann Robert selbst vor Neapel, verliess aber bald die Belagerung, wobei er seine Schiffe zurückliess (Aimé VIII 31).

einem Fuldaer Schulprogramm [1]), und trotz ihres Alters ist diese Arbeit auch heute noch mit Erfolg zu verwenden, wenn auch maritimen Dingen nicht allzuviel Interesse geschenkt ist. Ganz verschwindet dies in dem betreffenden Abschnitt bei Heinemann [2]), um erst wieder bei Manfroni Beachtung zu finden, ohne dass auch hier der Stoff für die Geschichte der Flotte ausgeschöpft ist [3]). Wichtig ist dann auch für unsere Zwecke Chalandons „Essai sur le regne d'Alexis Ier Comnène [4])". Weitaus am bedeutendsten ist Dentzers historisch-geographische Monographie, die für die Geschichte der Seeschlachten erst die Grundlage bietet [5]).

Im Mai [6]) des Jahres 1081 verliess Robert Guiscard mit seiner Flotte den Hafen von Otranto [7]). Ihn hatte er als Ausgangspunkt für seine Expedition gewählt, weil er der Bai von Valona, die er zuerst erreichen wollte, am nächsten lag.

Wie gross die Macht war, die Robert mit sich führte, lässt sich leider nicht mehr genau feststellen. Die Quellenangaben gehen weit auseinander. Anna [8]), unsere ausführlichste Be-

[1]) Karl Schwartz, Die Feldzüge Robert Guiscards gegen das byzantinische Reich nach den Quellen dargestellt. Fuldaer Programm 1854.

[2]) Heinemann l. c. S. 298—339.

[3]) Manfroni op. cit. S. 121—133.

[4]) Paris 1900; in seiner Histoire de la domination normande stützt er sich vollkommen auf dieses Buch, so dass dies für dieses Kapitel nicht genannt werden braucht.

[5]) Bernhard Dentzer, Topographie der Feldzüge Robert Guiscards gegen Byzanz (Festschrift des geographischen Seminars der Universität Breslau) 1901 S. 82 ff.

[6]) Mal. III 24.

[7]) So Mal. III 24, Chronici Amalphitani fragmenta Mur. I cap. 41; Lup. Protosp. S. S. V ad. annum 1081; Chr. breve Northmannicum Mur. V S. 278; Orderic Vital Historiae Ecclesiasticae libri XIII ed. le Prévost tom. III lib. VII S. 170. Vgl. auch G. Ap. V 132—138, der hier die Gründe anführt, warum Robert bei der 2. Expedition 1884 als Hafen Brindisi wählte. Daraus folgt, dass der Herzog 1081 den anderen allein in Betracht kommenden Hafen Otranto gewählt haben musste. Anna (*Ἄννης τῆς κομνήνης Ἀλεξιάς*) I 16, 74 gibt fälschlich Brindisi an. Sie ist wohl hierzu durch ein vielleicht von Robert selbst ausgesprengtes Gerücht veranlasst worden, der so seine eigentlichen Absichten verhüllen wollte. Dies vermutet schon Dentzer op. cit. S. 90.

[8]) I 16 S. 74, 75.

richterstatterin, gibt 150 Schiffe mit 30000 Mann an. Aber schon Schwartz[1]) weist darauf hin, dass die Schriftstellerin zum Ruhme ihres Vaters, des Kaisers Alexios, die Streitkräfte der Feinde übertreibt. Die Chronik von Montecassino spricht von 15000 Mann[2]); von ebensoviel das Chronicon breve normannicum[3]); Orderic Vital von 10000[4]). Die Grundlage jedoch muss die Nachricht Malaterras bilden, der sagt, dass Robert nicht mehr als 1300 bewaffnete Ritter bei sich gehabt habe[5]). Dies war der Kern des Heeres, zu dem natürlich noch eine grosse Zahl begleitender Soldaten, Ruderknechte usw. traten. Zu dem Transport dieses Heeres waren die verschiedensten Schiffsarten erforderlich. Zunächst die eigentlichen Kriegsschiffe, die Galeeren, oder wie sie meist griechisch benannt werden, die Trieren, dann leichtere Schiffe, die Moneren[6]) (Unaremen), und die zu Transportzwecken bestimmten Dromonen[7]). Auf den grösseren von diesen Fahrzeugen wurden Türme von Holz errichtet, die, mit Fellen bekleidet, zu Belagerungszwecken bestimmt waren. Wenn auch die Seetüchtigkeit der Flotte keine allzu hohe gewesen sein mag, wie es sich später bei dem Sturme am Kap Glossa zeigte, so war doch die Expedition schon eine achtunggebietende Leistung für die maritimen Kräfte des aufstrebenden Normannenstaates. Robert hatte die Schiffe teils in den heimatlichen Häfen bauen lassen[8]), teils waren sie von Ragusa[9]), mit dem er verbündet war, zur Verfügung gestellt worden. Inwieweit etwa die unterworfenen Seestädte, wie Amalfi, Salerno, besonders herangezogen wurden, ist nicht bekannt, ebensowenig, wie von der Beteiligung der sicilischen Flotte des Grafen Roger etwas überliefert ist.

---

[1]) Op. cit.

[2]) S. S. VII 738.

[3]) l. c. ad annum 1081.

[4]) Historiae Ecclesiasticae libri XIII tom. III S. 170.

[5]) Mal. III 24.

[6]) Vgl. den technischen Teil bei Dromone.

[7]) Man nahm wohl deshalb Dromonen zu Transportzwecken, weil Rundschiffe — Segelschiffe — in der Schlacht zu sehr gehindert hätten; im Widerspruch dazu allerdings Anna I 15, 71.

[8]) Anna I 15, 71.

[9]) G. Ap. IV 134.

Nach kurzer Überfahrt gelangte also diese Flotte in die Bucht von Valona und nahm die Stadt Oricum oder Jericho ein[1]), worauf ein Teil der Schiffe an der Mündung des Flusses Vjotsa am Ausgang der Bai Anker warf. Der erste Stützpunkt im byzantinischen Reich war gewonnen. Zur Vorbereitung der Expedition hatte Robert Guiscard schon vorher seinen Sohn Bohemund mit 15[2]) Schiffen, wahrscheinlich leichterer Art, nach den griechischen Gewässern entsendet. Als Aufgabe hatte er ihm die Eroberung Korfus gestellt[3]). Dass die 15 Schiffe sich schon vorher der Städte Canina, Valona und Jericho bemächtigten, wie Anna berichtet[4]), ist falsch. Denn mit ihrer kleinen Macht hätten sie die Städte nicht halten können, wenn sie nachher noch nach Korfu fahren wollten[5]). Letzteres aber steht fest. Eine Einnahme der Orte und ihre baldige Räumung hätte also nur ein unnötiges Blutvergiessen bedeutet und die Bewohner nachher zur stärkeren Befestigung angetrieben. Dass Valona zur Zeit der Ankunft Roberts noch nicht in normannischen Händen war, geht daraus hervor, dass er nicht dort im besten Hafen der Bucht, sondern an den Mündungen der Vjotsa landete, worauf Dentzer hinweist. Bohemund konnte Korfu mit seinen geringen Kräften nicht erobern und erwartete in Butrinto gegenüber der Insel die Ankunft seines Vaters[6]). So sah sich Robert genötigt, von seinem ursprünglichen Plane, der Einnahme Durazzos, zunächst abzugehen[7]). Er musste das, was die Expedition seines Sohnes — die Sicherung der Überfahrt nach Italien durch die Einnahme der Insel Korfu — nicht erreicht hatte, nun selbst tun. So brach er von Butrinto nach der Insel auf, und es gelang ihm bald, sich in den Besitz der beiden wesent-

[1]) Mal. III 24.

[2]) Guil. Apul. IV 200 Decies et quinque liburnis, Mal. III 24 quindecim naves.

[3]) G. Ap. l. c., Mal. l. c.

[4]) Anna I 14, 70; vgl. III 12, 182.

[5]) Chalandon l. c. hält die Nachricht für richtig, auch noch in seinem Werke: la domination S. 266, wie dies vorher auch Schwarz getan hatte. Manfroni l. c. geht über die Angelegenheit mit Stillschweigen hinweg, was doch immerhin für eine Flottengeschichte auffällig ist.

[6]) G. Ap. l. c.

[7]) Anna III 12, S. 182.

lichsten Orte, der Städte Cassiope und Corypho, zu setzen[1]). Mit der Eroberung dieser Plätze fiel ihm auch die übrige Insel zu. Damit wäre der Weg nach Durazzo offen gewesen. Jedoch Robert unternahm noch einen Zug nach Süden, wahrscheinlich wohl, um die Feinde über seine Absicht im unklaren zu lassen. Das Ziel war Bundicia, das, wie Dentzer[2]) aufs klarste nachgewiesen hat, identisch ist mit dem heutigen Vonitsa im Golfe von Arta. Die Stadt wurde verwüstet[3]). Nun erfolgte der Aufbruch nach Norden. Hierbei trat eine Teilung im Oberbefehl ein[4]), Robert selbst übernahm das Kommando über die Flotte, und sein Sohn Bohemund befehligte das Landheer[5]). Ein schweres Unglück traf bald darauf das normannische Geschwader. Ein ungeheurer Seesturm vernichtete am Kap Glossa (heute Linguetta) einen Teil der normannischen Flotte. In lebhaften Farben schildert Anna[6]) die Verzweiflung der Normannen. Aus ihrem Bericht sind zwei Punkte als wesentlich hervorzuheben. Zunächst ist es von schiffstechnischem Interesse, dass die mit Fellen bedeckten Türme den Untergang der Fahrzeuge herbeiführten. Durch den heftigen Regen nämlich wurden die Felle zu schwer, brachten den Turm zum Wanken und bewirkten so, dass das ganze Schiff kenterte. Es ist dies ein Beweis, dass die normannische Schiffstechnik um diese Zeit noch in den Anfängen steckte. Als schwerstes Unglück erwähnt Anna wie auch Wilhelm[7]) die Vernichtung der Vorräte, ein Missgeschick, das den Untergang der ganzen Expedition hätte bedeuten können, wenn nicht die der Reife nahen Kornfelder einen Ersatz verheissen hätten. — Robert selbst wäre beinahe ein Opfer des Sturmes

[1]) Mal. III 24; G. Ap. 204—7. Anna I 16, 76 sagt, dass Robert andere zur Einnahme Korfus schickte, während er selbst nach Durazzo segelte. Dies hätte eine erneute Zersplitterung seiner Kräfte bedeutet. III 12, 183 erwähnt sie nach der Vereinigung in Butrinto die Einnahme gar nicht. Der Bericht Malaterras ist klarer und aus geographischen und militärischen Gründen vorzuziehen.

[2]) l. c. S. 88—90.

[3]) G. Ap. IV 208.

[4]) G. Ap. IV 209 ff.

[5]) Anna III 12, 183.

[6]) Anna III 12, 183, 184.

[7]) Anna l. c., G. Ap. IV 222.

geworden, denn sein Fahrzeug war halb zerschmettert, und nur mit Mühe wurde er gerettet. Alles dies aber vermochte dem Herzog keinen Schrecken einzuflössen. Bei Glabinitza [1]) sammelte er die Reste seiner Flotte und gönnte seinen Truppen eine Rast von 7 Tagen, in welcher Zeit die Landarmee unter Bohemunds Leitung sowie noch einige Fahrzeuge aus Italien herankamen [2]). Dann ging es an die Eroberung der beiden Orte in der Bai von Valona [3]), die sich noch nicht in den Händen der Normannen befanden, der Städte Valona und Canina. Ohne Mühe wurden sie genommen, und damit war diese ganze Bucht im Besitze Roberts. Nach diesem unfreiwillig langen Aufenthalte zog man weiter nach Durazzo und, als am 17. Juni 1081 [4]) das Heer sein Lager aufschlug, ging auch die Flotte unweit von diesem vor Anker [5]).

Robert nahm wohl jetzt eine Änderung in der Verteilung des Oberbefehls vor. Bis jetzt hatte er die Flotte, sein Sohn Bohemund die Armee geführt. Von nun an tauschten beide das Kommando [6]). Gründe hierfür sind nicht überliefert. Vielleicht mag Robert gesehen haben, dass er zu Lande mehr leistete, wie er auch bei den sicilischen Expeditionen den maritimen Teil im wesentlichen seinem Bruder Roger überlassen hatte.

Bald sollte Bohemund Gelegenheit haben, seine Tüchtigkeit zu beweisen. Der Kaiser Alexius wusste, dass er zur See dem jungen Normannenstaate nicht gewachsen war und hatte sich daher nach Hilfe umgesehen. Keine Macht konnte ihm willkommener sein, als Venedig, die Herrin der Adria. Durch umfangreiche Versprechungen gewann er die Stadt, der die Normannen schon vor längerer Zeit lästig geworden waren [7]). So schickte sie eine Armada gegen den vor Durazzo lagernden Herzog Robert.

[1]) Zur Lage von Glabinitza vgl. Dentzer op. cit. S. 91 Anm. 4.

[2]) Anna III 12, 185.

[3]) G. Ap. IV 233, Mal. III 24, Anna IV 2, 191.

[4]) Anna IV 1, 187, vgl. zu diesem Datum Chalandon, Essai S. 74 Anm. 1.

[5]) Anna IV 1, 188, G. Ap. IV 305.

[6]) Etwa in diese Zeit wird der Tausch fallen, denn in der bald darauf folgenden grossen Seeschlacht mit den Venetianern führt Bohemund den Befehl.

[7]) Chalandon, Essai S. 70, 71.

Für die Kämpfe zwischen beiden Flotten liegen uns drei Berichte vor, die in nicht unwesentlichen Punkten voneinander abweichen.

Der Bericht Malaterras[1]) nimmt eine dreifache Seeschlacht an, von der die erste günstig für die Normannen endete, die zweite und dritte jedoch ihnen verloren ging. Aus verschiedenen Gründen muss diese Erzählung als unwahrscheinlich zurückgewiesen werden. Schon die einfache Erwägung zeigt, dass die Normannenflotte in ihrem damaligen Zustande nach den Verlusten am Kap Glossa, selbst wenn die übriggebliebenen Schiffe notdürftig wiederhergestellt waren, einen dreifachen Kampf gar nicht hätte aushalten können. Ferner ist gegen Malaterra zu sagen, dass Robert niemals, nachdem er am ersten Tage im Siegen begriffen war, den Kampf durch einen Waffenstillstand und ohne vollständige Vernichtung der Feinde abgebrochen hätte[2]).

Anders ist der Bericht bei Wilhelm von Apulien[3]). Hier wird der Kampf am ersten Tage bald nach Beginn wegen der eintretenden Dunkelheit eingestellt. Am zweiten Tage wird die geschwächte normannische Flotte zurückgeworfen, und erst am dritten Tage entspinnt sich der entscheidende Kampf, der mit der völligen Niederlage Bohemunds endigt. Bei diesem Bericht hält besonders der zweite Tag, über den Wilhelm gar nichts näheres sagt, einer kritischen Prüfung nicht stand. Dass die Normannen am ersten und am zweiten Tage den Kampf abgebrochen haben sollen, erscheint kaum glaublich.

So ist denn den beiden Überlieferungen die Schilderung Anna Komnenas[4]) als die am wenigsten widerspruchvollste vorzuziehen und der Darstellung zugrunde zu legen, wobei eine Heranziehung der beiden anderen Quellen, die wichtige Einzelheiten geben, natürlich unumgänglich notwendig ist.

Die venetianische Flotte, aus Fahrzeugen der verschiedensten Art bestehend, war im Monat Juli 1081[5]) in einer Entfernung

[1]) l. c. III 26.
[2]) Manfroni op. cit. S. 126.
[3]) l. c. IV 291—313.
[4]) IV 2, 192—194.
[5]) Lup. Protos. l. c.; die Angabe Malaterras ist zu verwerfen, da

von 18 Stadien vom Lager Roberts am Kap Pallia vor Anker gegangen. Als Robert ihre Ankunft erfahren hatte[1]), schickte er seine Flotte unter Anführung Bohemunds ihnen entgegen mit der Aufforderung an den Befehlshaber der venetianischen Flotte: *ενψημῆσαι τὸν βασιλέα Μιχαὴλ*[2]) *καὶ αὐτὸν τὸν Ῥομπέρτον.* Nach dem Berichte Annas schoben die Venetianer dies auf den folgenden Tag auf. Inwieweit dies zutreffend ist, dass Robert wirklich diese Aufforderung an sie gerichtet hatte, ist nicht mit Bestimmtheit zu sagen, da nur Anna allein von ihr weiss. Wahrscheinlich beendete den ersten Tag eine Art Waffenstillstand, ohne dass es wohl vorher überhaupt zu einem kriegerischen Zusammenstoss gekommen war[3]). Die Venetianer waren von vornherein entschlossen, nur einen Aufschub des Kampfes herbeizuführen und benutzten nur die Nacht, um sich mit aller Kraft zur Schlacht zu rüsten. Es war Windstille eingetreten, und sie mussten daher von einem Angriff auf die feindliche Flotte absehen.

Um aber den Normannen als geschlossene Macht entgegentreten zu können, bildeten sie einen sogenannten Meerhafen — *πελαγολιμήν*[4]) —, indem sie die grösseren Schiffe mit Stricken aneinander banden. Als Festungstürme benutzten sie die kleinen Boote, die sie an den Kriegsschiffen in die Höhe zogen, mit zwei Mann besetzten und mit Schleudermaterial der verschiedensten Art versahen. Gerade hieran ist zu erkennen, inwieweit die venetianische Schiffstechnik der normannischen überlegen war. Robert hatte in der Heimat feste Türme auf den Schiffen erbauen lassen, die durch ihre Masse das Gleichgewicht der Schiffe bei einem Sturme gefährden mussten und tatsächlich den Untergang der betreffenden Fahrzeuge am Kap

---

Alexius erst aufbrach, als er vom Siege der Venetianer hörte; vgl. Chalandon, Essai S. 74 Anm. 5.

[1]) Anna IV 4, 197.

[2]) Pseudo-michael.

[3]) Mal. erwähnt einen Sieg der Normannen am ersten Tage. Die Gründe dagegen siehe oben.

[4]) Aus der Errichtung dieses Hafens ist noch nicht zu schliessen, wie das Manfroni op. cit. S. 126 tut, dass die Flotte der Venetianer kleiner als die der Normannen war.

Glossa herbeiführten. Die venetianischen „Türme“ konnten jederzeit bei Windstille errichtet und bei Sturm beseitigt werden.

In dieser schwimmenden Festung erwarteten sie Bohemund, der am nächsten Morgen, zweifellos mit voller Macht, heranrückte, wenn er auch zunächst nur die Absicht hatte, die Erfüllung der am vorigen Abend eingegangenen Vertragsbedingungen zu erreichen. Trotzdem wird ihn die Verletzung der Abmachungen nicht so überrascht haben, wie Malaterra meint. Er mochte schon damit gerechnet haben. Malaterra sucht in seiner Darstellung alle Schuld von den Normannen dadurch abzuwälzen, dass er sagt: ihre ahnungslose Treue habe sie ins Verderben geführt.

Die Schlacht wurde eine völlige Niederlage Bohemunds. Sein eigenes Schiff war durch die Wurfgeschosse aus den Türmen völlig zertrümmert worden. Er selbst konnte sich auf ein anderes Schiff retten, während seine Mannschaft teils den Tod in den Wellen fand, teils von den Venetianern getötet wurde. Malaterra berichtet, dass es den Feinden gelang, ein besonders wertvolles Schiff der Normannen, quem Cattum nominant, zu vernichten. Wir haben es hier mit einem der weiter unten zu besprechenden Katschiffe zu tun, nicht aber mit einem Schiff, das den Namen „Kater“ führt, wie es Schwartz[1]) auffasst[2]).

Gelang es auch der Flotte Bohemunds, ein Schiff der Feinde zu vernichten, so konnte dies doch auf den endgültigen Ausgang keinen Einfluss haben, zumal die Hilfsflotte der Normannen, das Geschwader der Stadt Ragusa, sie völlig im Stich liess. Die Schiffe wagten nicht, sich vom Ufer zu entfernen und blieben an der Küste verankert liegen, ja sie mussten sogar die Schmach erdulden, dass einige Fahrzeuge von ihren Haltetauen losgeschnitten und durch die Venetianer entführt wurden. Die übriggebliebenen Schiffe Bohemunds wurden zu ihrem Ankerplatze zurückgetrieben[3]); die Venetianer gelangten in den Hafen Durazzos. Das Meer war für die Bewohner der Stadt wieder frei[4]).

[1]) Schwartz op. cit.

[2]) Mal. III 26 erwähnt hierbei die Verwendung des griechischen Feuers.

[3]) Mal. III 26.

[4]) Lup. Prot. ad. annum 1081.

Die Rolle der Flotte in diesem Feldzug war ausgespielt. Robert liess, um seinen Soldaten jeden Gedanken an Flucht abzuschneiden, die noch vorhandenen Schiffe im Oktober vor Durazzo verbrennen, mit der Begründung, dass sie alles, was sie brauchten, finden würden, wenn die Stadt in ihre Hände gefallen wäre [1]).

Von dieser Beute stammten wohl auch die beiden Schiffe, mit denen Robert im Frühjahr 1082 die griechischen Gewässer verliess [2]).

Bohemund war in den eroberten Landen zurückgeblieben. Doch gelang es ihm nicht, alle Plätze zu behaupten. So fiel auch Durazzo mit Ausnahme der Burg wieder in die Hände der Griechen. Im Jahre 1084 meldete er nach der Heimat, dass er die Anwesenheit seines Vaters für notwendig erachte [3]).

Daraufhin traf Robert seine Vorbereitungen, die nach den maritimen Misserfolgen der ersten Expedition viel weitergehendere sein mussten. So möchte mir auch die Zahl von 120 Kriegsschiffen, die Wilhelm von Apulien angibt [4]), nicht übertrieben erscheinen, wie dies Manfroni [5]) meint. Zweifellos waren bei diesen Schiffen auch viele kleinsten Typs, so dass eine Bemannung von 12000 Mann — auf jeder Galeere 100 — nicht unbedingt angenommen werden muss [6]). Zu diesen Kriegsschiffen traten 6 grosse Lastschiffe hinzu, für den Transport der Pferde, Waffen und des sonstigen Kriegsgeräts bestimmt. Von Schiffstürmen wie im Jahre 1081 hören wir nichts. Man war wohl von ihrer Verwendung abgekommen.

Wie Malaterra [7]) berichtet, wurden die Schiffe aus Kalabrien, Apulien und auch aus Sicilien genommen. Graf Roger selbst jedoch beteiligte sich nicht und wird wohl kaum allzu viele Schiffe gestellt haben, da die Sicherheit Siciliens die Kraft seiner Flotte hinreichend in Anspruch nahm.

---

[1]) Anna IV 6, 207.
[2]) G. Ap. IV 524.
[3]) Chalandon op. cit. sowie die übrige Literatur.
[4]) G. Ap. V 143.
[5]) op. cit. S. 129.
[6]) Manfroni l. c.
[7]) III 40.

Als Ausgangspunkt musste diesmal der andere in Betracht kommende Hafen, Brindisi, gewählt werden, da in Otranto die dort herrschenden Stürme jetzt, in der ungünstigen Jahreszeit, die Flotte zu sehr gefährdet hätten, wie Wilhelm von Apulien in längerer Ausführung auseinandersetzt[1]). Wenn Malaterra[2]) und Anna[3]) sagen, dass der Zug von Otranto ausging, so beruht das zweifellos auf einer Verwechslung mit der ersten Expedition.

Robert schickte zwei seiner Söhne, Guido und Roger, voran mit dem Auftrage, Valona zu nehmen[4]). Dies gelang ihnen. Sie fuhren dann weiter bis Butrinto, wo die Avantgarde, wie drei Jahre vorher, auf den Herzog wartete. Dieser folgte ihnen auf demselben Wege, und in Butrinto vereinigten sie sich. Hier aber musste die Flotte zwei Monate still liegen[5]), bis günstige Winde die Weiterfahrt erlaubten. Dann wollte er an die Wiedereroberung Korfus, das abgefallen war, gehen[6]). Auf die Bitten des Alexios erschienen auch diesmal die Venetianer in jenen Gewässern; der Kaiser sandte ausserdem noch eine Hilfsflotte, *διήρεις καὶ τριήρεις καὶ παντοίων εἴδος ληστρικῶν.* Richtig erklärt Manfroni[7]) die Dieren oder Biremen als eine Art von Galeeren, die sich von der sonst gebräuchlichen Form durch eine andere Gruppierung der Ruder unterschieden. Für die grosse Entscheidungsschlacht zwischen Griechen-Venetianern und Normannen liegen zwei verschiedene Berichte vor. Wilhelm von Apulien[8]) kennt nur eine grosse Schlacht, die mit dem Siege der Venetianer endete und in der die Griechen flohen. — Anna[9]) erwähnt drei Treffen, von denen die ersten beiden mit dem Siege der Venetianer schlossen, während sie die dritte verloren.

Eine Entscheidung der Frage, wer von beiden den besseren

[1]) G. Ap. V 131—138.
[2]) III 40.
[3]) VI 5, 282.
[4]) Anna l. c.
[5]) Anna VI 5, 282.
[6]) Anna l. c.
[7]) op. cit. S. 130.
[8]) V 155 ff.
[9]) VI 5, 283 ff.

Bericht gibt, ist schwer. Da aber wesentliche, kritische Bedenken gegen keinen erhoben werden können, so müssen die beiden ersten Treffen nach Anna geschildert werden und für das dritte beide Quellen herangezogen werden.

Die Venetianer waren in dem „Hafen der Passarer" vor Anker gegangen, der, wie Dentzer[1]) sagt: „wahrscheinlich eine der Buchten ist, die sich nördlich der Mündung des Kalamus, des alten Thyumis, öffnen, an dessen Oberlauf anscheinend Passaron, eine Stadt der tesprotischen Molosser, einst gelegen hat.

Robert war von Butrinto aufgebrochen und hatte den Hafen von Kassiope erreicht[2]). Hierhin folgten ihm die Venetianer und lieferten dem Herzog im Hafen ein Treffen, in dem Robert unterlag, wie Anna erzählt. Sehr starke Verluste konnte jedoch Robert nicht erlitten haben, denn er rüstete sich sofort weiter zu einer ernsteren Schlacht.

Am dritten Tage fand diese statt, in der wiederum die Venetianer „λαμπρὰν τὴν κατ' αὐτοῦ νίκην ἤραντο". Dieser Sieg machte die Venetianer übermütig, und sie schickten die schnellsegelnden Schiffe[3]) mit der Siegesnachricht nach Hause. Dies hörte Robert von einem Überläufer, Peter Contarini. Anna sagt, dass Robert schon den Mut hatte sinken lassen, aber durch vernünftige Gründe wieder aufgerichtet die Venetianer angegriffen hatte. In der grossen Entscheidungsschlacht hatte er seine Macht in verschiedene Treffen geteilt. Er selbst führte fünf Triremen und die gleiche Anzahl je einer seiner Söhne Roger, Robert und Bohemund mit den dazu gehörigen kleineren Schiffen. Die übrige Flotte liess der Herzog wohl als Reserve zurück.

Die Venetianer versuchten wieder dasselbe Mittel wie im Jahre 1081. Sie bildeten einen Meerhafen, indem sie die kleineren Schiffe in die Mitte nahmen. Diesmal aber sollte er nicht viel nützen. Da fast alle Vorräte von der Besatzung aufgezehrt waren, so schwebten die Schiffe auf den Wellen und neigten sich auf die Seite, nach der die Mannschaft zusammen-

---

[1]) op. cit. S. 97.
[2]) Anna VI 5, 283
[3]) Anna VI 5, 284.

lief[1]). So fanden im Verlauf der Schlacht 1300 Mann den Tod. Robert hatte sich mit seinen Schiffen, wie Wilhelm[2]) berichtet, gegen die Venetianer gewandt. Diese hielten sich, da sie über 9 Triremen[3]) verfügten, für stärker, unterlagen jedoch. Rogers ungestüme Tapferkeit hatte einen Hauptanteil an diesem Siege. Inzwischen schickte ihn Robert gegen die Schiffe der Griechen, die Wilhelm[4]) „chelindri“[5]) nennt. Hier aber gab es keinen Kampf mehr, denn schon beim blossen Anrücken der Normannen ergriffen sie die Flucht wie „Vögel vor dem Adler“[6]). Anna erzählt bezeichnenderweise nichts hiervon. Der Kampf mit den Venetianern hatte durch den vorhin erwähnten Sieg noch nicht sein Ende gefunden. Die Normannen setzten den Kampf heftig fort: 9 Schiffe der Feinde verschwanden in den Wellen, 2 Schiffe waren noch kampffähig. Dies berichtet Wilhelm, wobei er die Venetianer zweifellos unterschätzte; denn nach Anna hatten allein 1300 Menschen, wie oben erwähnt, den Tod im Meere gefunden; dies würde schon einer Zahl von 10—13 Galeeren entsprechen. —

500 Venetianer nahm Robert gefangen, und 7 Schiffe der fliehenden Griechen wurden aufgebracht. Die Normannen hatten einen vollen Sieg errungen; aber Roberts Ruhm verlor durch seine Grausamkeiten gegen die Gefangenen[7]). Der äussere Erfolg des Triumphes war die Befreiung der Besatzung der Festung Corypho von der langen Belagerung durch die Griechen[8]). Bei Anna finden wir die Nachricht, dass die Venetianer bald darauf: „*δρόμωνάστε καὶ τριήρεις ἐντρεπίσαντες καὶ ἀλλ' ἄττα*

---

[1]) Anna VI 5, 285.

[2]) l. c.

[3]) Diese Zahl bezieht sich wohl nur auf die zuerst angegriffenen Schiffe der Venetianer.

[4]) V 178.

[5]) Eine Schiffsart, die wie eine „Schildkröte“ (*χέλυς*) aussah, sonst aber mit den Dromonen nahe verwandt war; besonders in der Anordnung der Ruder erinnert sie an die von Leo dem Taktiker beschriebene Dromone, so Jal. I 426 ff.

[6]) V 180.

[7]) Anna VI 5, 285. Die Schlacht erwähnt auch Lup. Protos. S.S. V ad annum 1085 (er beginnt das Jahr mit dem September).

[8]) G. Ap. V 199, 200.

τῶν μικρῶν καὶ ταχυδρόμων νηῶν" Robert völlig geschlagen hätten[1]). Es erscheint nun aber unmöglich, dass Venedig bei der vorgeschrittenen Jahreszeit noch eine neue Flotte nach dem Kriegsschauplatz hätte schicken können, die alte aber war vernichtet. So muss also diese Nachricht, die sich in keiner anderen Quelle findet, als falsch — wenigstens für das Jahr 1084 — abgelehnt werden. Ob sie vielleicht für das folgende Jahr verwendbar ist, wird weiter unten untersucht werden.

Robert konnte nun Winterquartiere beziehen, und da es diesmal seine Absicht war im nächsten Jahre um das Kap Malea herumzusegeln und Byzanz zu erreichen[2]), so konnte die Mündung des Flusses Glykys oder Mauropotamos[3]) als geeignet erscheinen. Aber als im nächsten Frühjahr die Schiffe ihren Hafen verlassen wollten, da zeigte es sich, dass sich zu wenig Wasser im Strome befand, und so musste Robert durch eine künstliche Verengerung des Flussbettes mittels Pfählen die Armada wieder flott machen[4]). An der Ausführung seiner weiteren Pläne jedoch hinderte ihn das Schicksal. Eine Seuche wütete in seinem Heere und vernichtete einen grossen Teil. Trotzdem wollte Robert seine Absichten nicht aufgeben. Roger belagerte in seinem Auftrage Kephalonia[5]) und, als Robert ihm zu Hilfe eilen wollte, da erfasste ihn die Krankheit[6]), und am Kap Atheras[7]) auf Kephalonia starb er. Die Meeresstrasse, die dort vorbeiführt, trägt noch heute seinen Namen: „Porto Phiscardo".

Mit Robert war der Expedition der kühne, führende Geist verloren gegangen, und niemand dachte jetzt mehr daran, den Zug fortzusetzen. In einer ihres grossen Führers unwürdigen Weise

---

[1]) Anna VI 6, 286.

[2]) Lup. Protosp. l. c. ad annum 1085.

[3]) Dentzer op. cit. S. 99 Anm. 1.

[4]) G. Ap. V 235—254; Anna IV 3, 195 erwähnt diese Winterquartiere fälschlich schon bei der ersten Expedition.

[5]) G. Ap. V 286.

[6]) Anna VI 6, 287.

[7]) Vgl. zu der Lage des Kaps und zu der letzten Fahrt Roberts Dentzer S. 101.

verbrannten die Soldaten die grösseren Schiffe und suchten sich auf den kleineren zu retten[1]). In trauriger Fahrt hiess es jetzt nur, die Leiche des Helden über das Meer nach der Heimat zu bringen. Aber noch im Tode gönnte das Meer dem Herzoge keine Ruhe. Stürme zerschmetterten fast das Fahrzeug[2]). Vielleicht hatte die kleine Flottille auch noch einen kriegerischen Zusammenstoss zu überstehen. Manfroni[3]) macht darauf aufmerksam, dass die von Anna erwähnte Niederlage der Normannen bei Butrinto vielleicht hier einzuordnen wäre. Sicherlich gingen die Venetianer im Jahre 1085 an die Ausrüstung einer neuen Flotte, um die Schmach des vorigen Jahres zu sühnen. Dieses Geschwader mag den Herzog nicht mehr am Leben gefunden und nun noch seiner Witwe bei der Heimfahrt Schwierigkeiten bereitet haben[4]). — Der Tod Robert Guiscards bedeutet schon das Ende der Geschichte der normannisch-unteritalischen Flotte, der so nur eine kurze Blüte beschieden war.

Zwar bestand noch bis 1127 ein selbständiger Normannenstaat in Unteritalien, aber nicht eine einzige Expedition, nicht ein einziges Ereignis lässt sich nachweisen, bei dem eine Flotte der Herzöge beteiligt gewesen wäre. — Man könnte demgegenüber vielleicht einwenden, dass wir überhaupt über die Regierung der Herzöge Roger I. und Wilhelm I. schlecht unterrichtet sind und dass es somit eher ein Walten des Zufalls wäre, dass wir auch über die Flotte nichts wissen. Jedoch eine Tatsache wird diesen Einwand zurückweisen.

Als Roger I. im Jahre 1096 gegen das aufständische Amalfi vorgehen wollte, musste er die Hilfe seines Onkels des Grafen Rogers I. von Sicilien erbitten. Erst als dieser erschien und

---

[1]) V 377.

[2]) V 391.

[3]) op. cit. 132, 133.

[4]) Die Nachricht Dandolos (Mur. XII S. 251) zu verwenden, lehne ich ab. Dessen späte Notizen sind zu verwirrt, als dass sie gegenüber den zeitgenössischen Quellen irgendeinen Wert haben. So ist auch die Schlacht von Loseno, die er für das Jahr 1085 erwähnt, nur eine Verwechslung mit der Schlacht des vorigen Jahres. Darauf deutet auch schon Manfroni S. 132 hin.

von Calabrien und Apulien[1]) Schiffe zusammenzog, war eine Belagerung überhaupt möglich.

Unter der Herrschaft des Grafen Roger II. bekam Unteritalien wieder eine Flotte, deren Mittelpunkt aber nicht mehr im eigenen Lande, sondern in Sicilien lag.

[1]) Mal. IV 24. Hier wird nicht erwähnt, dass auch sicilische Schiffe dabei waren, doch ist das immerhin möglich. Wenn Manfroni S. 135 sicilische Schiffe bei der Belagerung von Amalfi erwähnt, so hat dies keinen Wert, da er keine Quelle zitiert.

3. Hauptabschnitt

Die innere Geschichte der sicilischen Flotte unter Roger I. und Roger II.

---

1. Kapitel

Das Admiralat.

Nach der Einnahme von Palermo setzte Robert Guiscard einen Griechen seines Gefolges namens Eugenes zum Emir oder, wie das Wort lateinisch lautet, zum ammiratus ein. Er knüpfte damit an das Amt des Emirs von Sicilien an, das vor der Ankunft der Normannen die oberste Behörde der Insel gebildet hatte. Noch ist mit dem Worte Admiral nicht ausschliesslich der Begriff „Seeoberbefehlshaber" zu verbinden. Umfasste das Amt bei seiner erstmaligen Besetzung mit einem Christen die Pflichten eines städtischen Gouverneurs, so sollte es mit der Verlegung der Regierung nach Palermo die Pflichten des Gouverneurs eines ganzen Staates, modern ausgedrückt eines Premier-Ministers, umfassen[1]). Lange Zeit hindurch sind diese Lasten mit dem Admiralat verbunden gewesen. In den späteren Jahren Rogers II. erhielt das Kanzleramt allerdings den Vorrang, jedoch vereinigte zur Zeit Wilhelms II. Majo als Admiral wiederum alle Lasten und Würden des leitenden Staatsmannes in seiner Person. Von vornherein war unter den Pflichten des Admirals die Sorge für das Seewesen eine der hauptsächlichsten.

Die Admiräle.

a) Christodulos.

Der erste Admiral, von dem wir von einer Betätigung zur See erfahren, ist Abd-er-Rahman en Nasrani mit christlichem

---

[1]) Die Entstehung des Admiralats schildert Amari III S. 351 ff.

Namen Christodulos oder Christophorus[1]). Über seine Persönlichkeit lässt sich wenig ermitteln. Er ist wohl ein zum Christentum übergetretener Araber gewesen, dem es ein Bedürfnis war, seine kirchliche Gesinnung zu betätigen. So wurde 1113 eine von ihm errichtete Kapelle S. Maria zu Palermo geweiht[2]), so hat er das Kloster S. Maria di Grotta gestiftet[3]). In besonders engen Beziehungen stand er zu der Abtei S. Maria Nova zu Rossano. Da diese gerade etwas mehr Licht über die Person des Admirals verbreiten, müssen sie in dieser biographischen Skizze klargelegt werden.

Der Mönch Bartholomäus wollte ein Kloster zu Rossano gründen. Da er in seiner Eigenschaft als Mönch kein Eigentum besitzen konnte, bedurfte er eines Patrons. Ein weltlicher Herr war ihm lieber als ein Bischof. Er wandte sich daher an den Admiral Christodulos „*ἀνὴρ παρὰ μὲν τοῖς ἐπιγείοις βασιλεῦσι μεγάλα . . . δυνάμενος*“ [4]). Dies geschah etwa in den Jahren 1101—1104. Durch Christodulos kam Bartholomäus mit Adelasia in Beziehung und, da der sicilischen Regierung[5]) die Unterstützung des griechischen Elements in Unteritalien gelegen kam, so erlangte er leicht die Erfüllung seiner Wünsche. — Schon also am Hofe Adelasias war Christodulos der erste Berater, dessen Einfluss ein fremder Mönch nötig zu haben glaubte, um seine Zwecke zu erreichen. Warum aber verwandte sich Christodulos für das Kloster, und warum erhielt er ihm auch später sein Interesse? Ein Grieche war er nicht, den ein gewisses Nationalgefühl zu seinem Landsmanne gezogen hätte. Battifol hält eine griechische Abkunft für wahrscheinlich[6]). Wie er dazu kommt, ist mir nicht klar. Musste

[1]) Dass die beiden Namen Christodulos und Christophorus denselben Mann bezeichnen, ist gewiss. Da er ursprünglich einen arabischen Namen hatte, so ist das Schwanken zwischen beiden erklärlich. Amari III S. 353 trennt noch die beiden Personen, Caspar nicht mehr und ebenso Chalondon. Ich möchte mich dem anschliessen; wie sollte auch Roger zur gleichen Zeit zwei Admiräle, die zu seinen ersten Beratern gehörten, gehabt haben.

[2]) Caspar, Reg. Nr. 25.

[3]) Caspar, Reg. Nr. 197.

[4]) acta sanctorum Sept. VIII S. 817.

[5]) Vgl. für das Leben des Bartholomäus Battifol, l'abbaye de Rossano S. 4 ff.

[6]) Vgl. Battifol l. c.

er doch die Untersuchung Amaris gekannt haben, der Christodulos mit Abd-er-Rahman zu identifizieren suchte und so auf seine arabische Abkunft hinwies.

Es ist wohl eher die Erklärung in einer gewissen Kirchlichkeit des Christodulos zu suchen. Dass bei dem Interesse, das Adelasia dem Bartholomäus entgegenbrachte, vielleicht in erster Reihe Erwägungen politischer Art von grosser Bedeutung waren, ist schon gesagt worden. Jedenfalls aber wollte Christodulos sich als Täufling in der neuen Gemeinschaft gerade besonders auszeichnen. Darauf weisen auch seine schon oben erwähnten übrigen kirchlichen Stiftungen hin. Er unterscheidet sich dadurch auffällig von seinem zweiten Nachfolger Philipp von Mahedia, der, auch Renegat, doch stets innerlich Mohammedaner blieb. — So mag also Christodulos gern Patron einer so aussichtsreichen kirchlichen Stiftung wie der Abtei zu Patir geworden sein. Für das Interesse aber, das er dem Kloster entgegenbrachte, ist vielleicht noch ein besonderer Grund vorhanden.

Battifol vermutet, dass im Anschluss an zwei glücklich beendete Reisen des Abtes Bartholomäus nach Rom und Byzanz der Dienst der Maria Odegetria eingeführt worden ist. Maria Odegetria ist Maria in ihrer Eigenschaft als Beschützerin der Seereisenden. Geschah die Einführung dieses Kultes nicht aber mit besonderer Rücksicht auf den Patron, der doch als Admiral dauernd den Gefahren des Meeres ausgesetzt war? Und falls man bei der Einführung nur an die glücklich beendeten Reisen des Bartholomäus gedacht hatte, was mir aber durchaus unwahrscheinlich ist, musste sich dann nicht Christodulos trotzdem ganz besonders zu dem Kloster hingezogen fühlen, das gerade die Heilige verehrte, deren Schutz er immer nötig zu haben glaubte? Mit dieser Hypothese kann man die grosse Zahl der Schenkungen erklären, die Christodulos wohl testamentarisch der Abtei gemacht hatte, und die 1131 von Roger II. bestätigt wurden[1]), wenn auch zu beachten ist, dass alle Verleihungen nicht unmittelbar von dem Admiral herrühren, sondern zum

[1]) Caspar, Reg. 68, vgl. Trinchera, Syllabus graecarum membranarum Napoli 1865 S. 138 ff. Nr. 106.

Teil Geschenke darstellen, die ihm von anderen für Patir überwiesen worden waren. Wollte man nämlich dem Kloster eine Schenkung machen, so wandte man sich an ihn, wie es im Jahre 1111 die Gräfin Bertha von Loritello tat [1]). Christodulos überwies die Gabe dem Kloster; es handelt sich in diesem Falle um S. Apollinaris di Conchili. Im Jahre 1131 bestätigte dies Geschenk Roger dem Abt Lucas als eine Schenkung des Admirals [2]). Noch eine grosse Zahl von Ankäufen des Christodulos werden diesem Abte in demselben Privileg gewährleistet. Sie alle sind wohl testamentarisch in den Besitz des Klosters gekommen.

1123 führte Christodulos zusammen mit Georg von Antiochia das Kommando der gegen Afrika segelnden Flotte. Der Zug war ein Misserfolg. Christodulos, der erfahrenere von beiden Führern, mag vielleicht davon abgeraten haben, ihn zu unternehmen, ist aber wohl von Roger und Georg überstimmt worden. Des Admirals Tätigkeit in Sicilien war eine mannigfaltige; er gehörte zu den ersten Beratern Rogers, der ihm alle Titel verlieh, die er zu gewähren hatte. Fidelis, protonotar, protonobilissimus und ἀμιρᾶς wurde er genannt. 1123 wirkte er an der Entscheidung eines Rechtsstreites mit. 1125 wurde er formell Richter genannt, ein Titel, der ihm vielleicht auf Grund der zwei Jahre vorher gefällten Entscheidung verliehen worden war. Der König bediente sich seines Rates auch ausserhalb der Grenzen Siciliens, denn zusammen mit Georg wird er zweimal in unteritalischen Urkunden genannt [3]). Um 1131 ist er gestorben. Wissen wir nun also über seine Tätigkeit in der Verwaltung der Flotte nur wenig, so ist sie doch nicht zu unterschätzen. Fällt ja in die Zeit seines Wirkens Adelasias prunkvolle Fahrt nach Palästina, die beweist, dass die Flotte aus kleinen Anfängen rasch empor geblüht war, und dies ist wohl nicht zum geringsten Teil auf die Arbeit des Christodulos zurückzuführen.

---

[1]) Battifol op. cit. S. 16, Regest. z. Jahre 1111.

[2]) Caspar, Reg. 68.

[3]) Reg. Nr. 46, 52. (Sonst wird Christodulos noch in den Reg. 13, 21, 38, 42, 48 genannt, ohne dass sich etwas aus den Erwähnungen ergebe.)

b) Georg von Antiochia.

Georg wurde in Antiochia als Sohn des Michael[1]) und der Irene[2]) geboren. Schon in seinem Heimatlande, sowohl in seiner Vaterstadt, als auch in anderen Orten Syriens, zeichnete er sich durch seine Leistungen auf dem Gebiete der Finanzverwaltung[3]) aus. Unter Tamin trat er dann in den Dienst der Ziriten ein und betätigte sich auch in ihrem Reiche auf demselben Gebiete. Einnahmen und Ausgaben des Staates wurden ihm unterstellt. Und unter seiner glänzenden Verwaltung wuchsen die Einkünfte, und das Geld blieb im Lande. Da starb Tamin, und sein erster Beamter fiel bei seinem Nachfolger Jahya in Ungnade. Die Gründe dafür sind uns nicht bekannt. Vielleicht war Georg dem neuen Fürsten zu mächtig geworden, oder vielleicht hatte er ihm in seiner Sorge für das Wohl des Landes die Einkünfte beschränkt. Jedenfalls bedeutete der Hass Jahyas gegen ihn den Anfang vom Ende der Ziritenherrschaft. Musste nicht Georg, wenn er sich dem Feinde in die Arme warf, seinem früheren Herrn der furchtbarste Gegner werden? Georg beherrschte das Arabische vorzüglich und kannte die schwachen Seiten der Hauptstadt Mahedia und der anderen Städte des Landes[4]). Er wusste, wie ihnen beizukommen war. Dazu kam noch Georgs eigenartiger Charakter. Ein arabischer Chronist sagt, er war einer von den Leuten, mit denen man sich nicht an demselben Ofen wärmt[5]). Das will sagen, Georg war ein Mann, dem man nicht zu nahe treten und ihn nicht verletzen sollte. Denn wehe dem, gegen den er eine tiefe und unauslöschliche Abneigung gefasst hatte. Diesen Mann also, der seinem Lande so Bedeutendes geleistet hatte, liess Jahya fallen. Tief verletzt von der unerhörten Undankbarkeit des Fürsten, der alle seine Verdienste missachtete, wandte sich Georg an den jungen Fürsten von Sicilien

---

[1]) Al Bayan II S. 38.

[2]) Von letzterer wissen wir nur, dass sie hoch betagt am 31. Januar 1140 starb. Cozza-Luzzi, Delle Epigrafi Greche di Giorgio Ammiragio della madre e della consorte Arch. stor. Sicil. N.S. XV 1890, S. 27.

[3]) At Tigani II S. 65 für das Folgende.

[4]) Al Bayan II S. 38.

[5]) Saffadi II S. 563.

und liess ihn wissen, dass er gern in seine Dienste treten wolle. Roger schickte darauf ein Schiff unter dem Vorwande, eine Botschaft an den ziritischen Fürsten senden zu wollen, wie es ihm Georg vorgeschlagen hatte, nach Afrika ab. An einem Freitag, als alles Volk beim öffentlichen Gebet versammelt war, gingen Georg und seine Verwandten, von den sicilischen Matrosen geleitet, aus der Stadt. Sie bestiegen das Fahrzeug und verliessen ungehindert das Land[1]). Christodulos verwandte ihn, wie es natürlich war, bei der öffentlichen Verwaltung und im besonderen bei der Einziehung der Steuern. Auch dieses Amt verwaltete Georg wie seine früheren in Afrika ordnungsgemäss und begründete sein Ansehen in seinem neuen Vaterlande. Neben seinen Amtsgeschäften mag er wohl schon damals in der ersten Zeit seines sicilischen Aufenthaltes eifrig das Seewesen der Insel studiert und untersucht haben, welche Keime zur Weiterentwicklung es in sich barg. Denn der Gedanke, Sicilien maritim so zu stärken, dass es in einem Kriege gegen das Ziritenhaus die Oberhand behalten würde und er seinen Rachedurst gegen das verhasste Fürstengeschlecht löschen könnte, mag ihn wohl nie verlassen haben. Noch aber waren das alles Zukunftspläne, und noch stand er seinem neuen Herrn persönlich zu fern. Bald wurde ihm die Gelegenheit zuteil, ihm näher zu treten und seine Aufmerksamkeit durch Lösung einer schwierigeren Aufgabe zu wecken. Roger musste eine Gesandtschaft nach Ägypten schicken. Christodulos schlug ihm Georg vor, vielleicht um seinem Finanzbeamten auch einmal Gelegenheit zu geben, in die Weltpolitik einen Einblick zu tun, wahrscheinlich aber wohl von Georg selbst darum ersucht, der darauf brannte sein Können zu zeigen. Und wirklich führte er den Auftrag glänzend aus. Damals gelangte er, wie überliefert, in die Gunst des Grafen. Diese benützend, bat er wohl um die Beschäftigung in der Marineverwaltung, von der wir dann hören[2]). Zweifellos hörte Georg nicht auf, seinen Herrn auf die

[1]) Mit Caspar gegen Amari muss man die Flucht zwischen 1112 und und 1115 ansetzen, da die Herbeirufung Georgs als eine selbständige Regierungshandlung Rogers anzusehen ist, der aber erst 1112 mündig wird; vgl. im einzelnen Caspar S. 42 Anm. 1, Amari III S. 363 Text u. Anm. 3.

[2]) Ibn Haldun II 206.

Möglichkeiten aufmerksam zu machen, die sich für das Gedeihen Siciliens boten, falls es dem Lande gelang, auf die Geschicke Afrikas Einfluss zu gewinnen, Interessen, zu deren Vertretung ihn seine persönlichen Verhältnisse trieben und die so zu den seinen wurden. Noch aber war die Zeit dazu nicht gekommen [1]). Auch hatte Georg sich die genügenden Kenntnisse der Landesverwaltung bisher noch nicht in vollem Umfange angeeignet. In vielen Zweigen derselben mag er wohl verwandt worden sein. So ist er Strateg von Giaci gewesen, ohne dass sich allerdings über die Zeit etwas näheres angeben lässt [2]). Im Jahre 1123 ist Georg das erstemal als Führer einer Seeexpedition nachzuweisen, und von dieser Zeit an ist die Geschichte der sicilischen Flotte die Geschichte seines Lebens gewesen. Sicherlich ist die Zahl der Feldzüge, in denen er genannt wird, klein im Verhältnis zu denen, an denen er beteiligt war. Besonders wissen wir wenig darüber, welchen Anteil er an den vielen unteritalischen Unternehmungen gehabt hatte. Die italienische Chronistik bringt ihm ein geringes Interesse entgegen. Falco von Benevent nennt seinen Namen überhaupt nicht. Alexander Telese [3]) spricht einmal von ihm als dem getreuesten Manne des Königs und dem in den weltlichen Geschäften Geübtesten. Auch das, was Romoald von Salerno über ihn sagt, ist nicht sehr individuell gefärbt, so nennt er ihn u. a. sapiens, providus, discretus und meldet, dass der König durch Georgs Einsicht und Klugheit viele Siege errungen habe [4]). So sind wir für die Kenntnis seiner Tätigkeit und vor allem seiner Persönlichkeit auf die arabischen Quellen angewiesen, die ihm feindlich gegenüberstehen. Die äusseren Geschicke seines Lebens sind aus beigegebenem Itinerar ersichtlich. Seine Tätigkeit ist wohl auch im Rahmen der Flottengeschichte genügend hervorgetreten nnd eine Wiederholung im einzelnen überflüssig.

Unermüdlich war Georg im Dienste seines Herrn. Stand er 1146 vor Tripolis, so vertauschte er im folgenden Jahre

[1]) Auf diese Zusammenhänge macht schon Caspar aufmerksam.
[2]) Caspar, Reg. Nr. 81.
[3]) Alexander Telese II 8.
[4]) Romoald S. 426.

diesen Kriegsschauplatz mit den griechischen Gewässern, um 1148 wiederum in Afrika den Hauptschlag gegen Mahedia zu führen. 1149 kämpfte er wiederum im griechischen Meere. Mit Ausnahme seines ersten Feldzuges im Jahre 1123 und einiger Schlappen, die er im Jahre 1149 erlitt, war sein Wirken ein Siegeszug, und sein Name war gefürchtet vom Bosporus bis an die Küsten Afrikas. Hart und unversöhnlich, wenn es galt, dem Feinde Achtung vor der normannischen Macht beizubringen, war er milde und weich, wenn es hiess, besiegte Länder dem Organismus des sicilischen Reiches einzufügen. Dann hielt er seine Soldaten vom Plündern zurück, verkündete nach wenigen Stunden allgemeinen Frieden und unterstützte die in ihre Heimatstadt zurückkehrenden Flüchtlinge durch Verteilung von Lebensmitteln. Seinem Wirken war es zu verdanken, dass die feindlichen arabischen Schriftsteller in ihren Darstellungen das Aufblühen der eroberten Städte, wie z. B. von Tripolis feststellen mussten. — Hass gegen die Ziritendynastie hatte ihn auf die Bahn geworfen, die ihn zum höchsten Ruhm emporführen sollte. 1148 mit dem Sturze des verhassten Geschlechts hatte er in diesem Sinne sein Lebenswerk vollendet. Hatte seine Tätigkeit ihren Ursprung im Rachedurst gehabt, so war sie doch stets eine aufbauende. Durch die Angliederung der nordafrikanischen Staaten wurde zwar deren nationale Selbständigkeit vernichtet, aber eine neue Blüteperiode für sie heraufgeführt. Stets hat Roger die Tätigkeit seines Admirals rückhaltslos gewürdigt, war er ja selbst kein Kriegsmann und deshalb von Georg in militärischen Fragen abhängig. Sämtliche Ehren hat der König auf seinen Grossadmiral gehäuft. Ausser diesem Titel besass er den eines Grossarchonten, eines Familiaren mit allen damit gegebenen Vorrechten, er war der erste im ganzen Königreich. Gern möchte man über Persönliches des gewaltigen Mannes etwas hören. Von seinem Familienleben wissen wir nur, dass er mit Irene verheiratet war, die in jungen Jahren starb[1]). Nur als ein ehernes Denkmal seiner Kraft und seiner Taten ist die Kunde von seinem Leben zu uns gedrungen. Mit seinem Tode im Jahre 1151 (er starb an einem Haemorrhidal — und

[1]) Cozza-Luzzi l. c.

Steinleiden)[1]) ging der sicilischen Flotte ihr grosser Führer und dem Könige ein unersetzlicher Berater dahin[2]). „Er war ihm ein strahlendes Licht und seine Herzensfreude“[3]). Erst in der Person Friedrichs II. sollte ihr ein Mann wieder erstehen, der an die Person Georgs anknüpfte und eine neue Periode der Blüte für Siciliens Seewesen heraufführte.

c) Philipp v. Mahedia.

Von kurzer Dauer war das Wirken seines Nachfolgers an der Spitze der Flotte. Philipp von Mahedia, ein Eunuch, war durch Roger vom Palastpräfekten zum Admiral gemacht und im Jahre 1153 gegen Bona geschickt worden[4]). Bei der Einnahme der Stadt verfuhr er gegen einige Gelehrte und angesehene Männer sehr milde und liess sie entfliehen. Philipp war ein Konvertit und lässig in der Auffassung des Christentums, er ist wohl sogar im geheimen Mohammedaner geblieben. So wurde er nach seiner Rückkehr von Bona eingekerkert und im Monat Ramadan des Jahres 1153 verbrannt. Roger war wohl an diesem Akt eines beschränkten Fanatismus nicht mehr beteiligt. Er war alt geworden, und so lag die Regierung schon ganz in den Händen seines Sohnes Wilhelm. Die kirchliche Partei war erstarkt und hatte den ihr verhassten mohammedanischen Günstling bei Seite schaffen wollen und ihm den Scheiterhaufen errichtet. Auf Rogers Charakter fällt durch diesen Akt fanatischer Priester, denn nur solche haben im Tribunal[5]) gesessen, kein Schatten. Die Milde Philipps gegen die eroberte Stadt hätte dieser ihm niemals zum Vorwurf gemacht, viel weniger aber noch sein heimliches Hinneigen zum Mohammedanertum.

---

[1]) Safadi II 563; vgl. die Grabschrift bei Cozza-Luzzi l. c.

[2]) Ibn Haldun II 228.

[3]) Cozza-Luzzi l. c.

[4]) Vgl. für das Folgende Vincenzo Epifanio Ruggicro II e Filippo di al Mahdiah Arch. stor. Sicil. 1905 N. S. 30 S. 471—501, dessen Ausführungen ich durchaus beistimme. Als Quellenstellen sind zu vergleichen die Interpolation bei Romoald XIX S. 426, sowie Ibn al Atir I 479 und Ibn Haldun II 229.

[5]) Vgl. Ibn Haldun l. c., sowie Epifanio op. cit. 487.

Mit ihm als dem dritten Admiral unter Roger II. schliesst die Reihe der Admiräle seiner Regierung. Denn wenige Monate nach Philipps Tode sank auch er ins Grab.

II. Kapitel

Die Hilfsquellen der Regierung bei der Verwaltung der Flotte.

Bei der Betrachtung der inneren Entwicklung der Flotte stehen wir vor der bedeutsamen Tatsache, dass in Sicilien mit dem Aufkommen der Normannenherrschaft eine starke Seemacht entstand. Es ist nun die Frage, welche Mittel den Grafen dabei zu Gebote gestanden haben. Hier ist nun in erster Reihe der Umstand zu nennen, dass Roger I. wie auch Roger II. es verstanden haben, ihre Regalien auszunutzen, sie möglichst weit auszudehnen und möglichst wenig zu vergeben. Ganz im allgemeinen hielten sie unbedingt an dem dominium maris fest, nnd Roger II. machte es sich zu seiner vornehmsten Aufgabe, dieses Prinzip zu verwirklichen. Die See erscheint als königliches Eigentum. Nur ein einziges Mal entäusserte sich der zweite Roger seiner Rechte über einen Meeresteil. Es war dies im Jahre 1145, wo er gleichzeitig der Kirche Cefalù mit der Stadt auch das dort befindliche Meer schenkte[1]). Doch kann dieser Fall kaum als ein Abweichen von den sonst geübten Grundsätzen bezeichnet werden. Denn die Gründe, die Roger zu der Schenkung veranlassten, waren persönlicher Natur. Es war nämlich der Meerbusen, wo der König im Jahre 1130 nach einer stürmereichen Überfahrt seine Rettung gefunden hatte[2]). Steht man aber etwa dieser Erzählung, die Pirro mitteilt, skeptisch gegenüber, wozu jedoch kein Grund vorliegt, so kann man als weiteres Moment zur Erklärung dieser auffälligen Schenkung anführen, dass es Cefalù war, das sich Roger zur Grabstätte ausersehen hatte, und das er weit über die anderen Kirchen emporheben wollte. Das Meer also blieb Eigentum des Herrschers. Standen denn nun nicht den normannischen

[1]) Caspar, Reg. Nr. 70, vgl. Nr. 194. Pirro II S. 800.
[2]) Pirro II 798.

Fürsten um dieses Seeregal auszunützen, ausgedehnte andere Besitzrechte zu? Doch ehe auf sie eingegangen werde, sei Folgendes bemerkt. Alle im folgenden erwähnten Rechte fanden, wie auch aus der Untersuchung hervorgehen wird, ihre volle Ausnutzung erst durch Roger II. In den Diplomen Rogers I. werden sie nur selten erwähnt. Zwar mag dieser Graf auch schon erkannt haben, in welcher Weise die Regalien zur Ausbildung einer Flotte verwendbar wären; er fand aber dazu in seinem Leben nicht die Musse. In manchem war er auch durch die Verhältnisse gebunden, die er in Sicilien vorfand, wie z. B. die Urkunde vom Jahre 1092 für Catania beweist, in der er der Kirche diejenigen Wasserrechte zugestand, die sie besass, als die Normannen das erstemal nach Sicilien herüberkamen[1]). Ähnlich in einer Urkunde für Angelo di Brolo im Jahre 1084[2]).

a) Die Wald- und Holzrechte.

Als die Normannen Sicilien eroberten, gerieten die ausgedehnten Waldungen zum grössten Teil in die Hand Rogers. Wie dieser und seine Nachfolger Adelasia und Roger II. daran gingen, das Land unter ihre Getreuen zu teilen, Klöster zu gründen und sie auszustatten, ist es auffällig, in wie geringem Umfange Wälder verliehen wurden. Und geschah dieses, so wurden sie selten zu vollem Besitze ausgetan, sondern meistens nur bestimmte Rechte in ihnen. Niemals wurde ein unbeschränktes Holzschlagrecht in den grossen der Krone gehörigen Waldungen gewährt, sondern immer nur soviel Holz zu fällen erlaubt, wie zur Befriedigung der Lebensbedürfnisse notwendig war. Kleine Haine gingen allerdings öfter in Privatbesitz über. Dass sie aber nicht einmal für den Unterhalt der Tiere genügten, geht aus folgender Urkunde hervor. Adelasia überliess der Kirche S. Maria di Gala im Jahre 1105 einen Hain, musste ihr aber noch ausserdem freies Weiderecht in allen Waldungen der Krone verleihen[3]). Als Roger dem Kloster S. Salvatore zu Messina ausgedehnte Weiderechte in Sicilien und Kalabrien ver-

[1]) Pirro I S. 522.
[2]) Pirro II S. 1021.
[3]) Caspar, Reg. 5, Pirro II S. 1043.

lieh, setzte er ausdrücklich hinzu: aliud vero ius non habebunt in his nemoribus[1]). In dem drei Monate später demselben Kloster verliehenen Privileg fügte Roger die Erlaubnis zu freiem Holzschlag, soweit seiner das Kloster bedurfte, in gewissen Teilen Siciliens, und zwar vom Faro bis Maniaci einerseits und anderseits bis Mascali und Jaci, sowie in den Kalabrischen Oboedienzen hinzu[2]). Freien Holzschlag im königlichen Walde Bacharia erlaubte Roger 1134 den Mönchen einer vom Prior von S. Maria di Campogrosso zu gründenden Obödienz, indem er aber auch hier wiederum hinzusetzte: soweit er für ihr Leben notwendig ist[3]). In dem bedeutsamen Privileg für den Johanniterorden wurde diesem unter anderem die Benutzung von grünem und trockenem Holze für die Wiederherstellung seiner Häuser zugestanden, kein Wort aber findet sich davon, dass er auch freie Holzbenutzung zum Bau und zur Instandhaltung seiner Handelsschiffe erhielt[4]). Es wäre zu ermüdend, noch weiterhin im einzelnen derartige Privilegien zu erläutern; es sei nur noch darauf hingewiesen, dass bei Bestätigungen von Urkunden, falls Wald verliehen worden war, dies besonders erwähnt wurde. Warum, so muss man fragen, behielt die Krone die grossen Waldungen im wesentlichen für sich zurück? Die Antwort lautet: Sie brauchte das Holz zum Bau ihrer Flotten und ersparte sich, wenn sie es aus eigenen Wäldern bezog, ungeheure Summen, wobei sie den Vorteil hatte, unabhängig vom kaufmännischen Handel jederzeit neue Geschwader errichten zu können. Zieht man einmal zum Vergleiche Ägypten, das holzarm war, heran, so merkt man erst, was Siciliens Holzreichtum für seine Verteidigungsfähigkeit bedeutete, und wie ausgezeichnet gerade in diesem Punkte die Politik seiner ersten Herrscher und besonders König Rogers war. Ägypten war auf die Einfuhr von Schiffsbauholz aus den christlichen Mittelstaaten angewiesen, um überhaupt eine Kriegsflotte unterhalten zu können. In den Kreuzzugszeiten galt aber die Ausfuhr von Galeerenholz nach Ägypten als Schmuggel mit Kriegskonterbande

[1]) Caspar Reg. 95, Pirro II 974 ff.
[2]) Caspar Reg. 98, Pirro II S. 976.
[3]) Caspar Reg. 92, Cusa S. 13; vgl. Reg. S. 707.
[4]) Caspar, Reg. 111, Pirro II 931.

und wurde als solcher ausdrücklich vom Papst Alexander III. auf der Synode zu Montpellier verboten. Wenn trotzdem der Handel mit Schiffsbauholz weiter gedauert hat, so muss der Gewinn für die Christen ein so grosser gewesen sein, dass die Aussicht auf ihn jede Rücksichtnahme auf kirchliche Gebote beseitigte. Und der Gewinn war so gross, weil die ägyptische Regierung eben um jeden Preis Schiffsbauholz kaufen musste, wie aus folgender Bestimmung des im Jahre 1153 zwischen Pisa und Ägypten abgeschlossenen Handelsvertrages hervorgeht: im ganzen Lande sollten die Pisaner ihre Waren unbehindert verkaufen und, falls ihnen dies nicht zu erwünschten Preisen gelang, wieder ausführen dürfen. Doch waren Eisen, Holz und Pech von der Wiederausfuhr ausgeschlossen, da die ägyptischen Zollbehörden jederzeit zum Ankauf dieser Artikel bereit wären [1]). Derartige ganz unerträgliche Zustände, die von vornherein in Sicilien bei seinem grossen Waldreichtum nicht zu befürchten waren, hätten in kurzer Zeit eintreten können, wenn die Krone die Forste verschleudert oder die Abholzung nicht geregelt hätte. Die Grösse der sicilischen Flotte beruhte nicht zum geringsten Teile darauf, dass dies nicht geschah.

b) Das Pechmonopol.

Die Bedeutung des Pechs für den Schiffsbau geht schon aus der oben angeführten Stelle des pisanisch-ägyptischen Handelsvertrages hervor. Roger behielt sich auch die Verwertung dieses Rohmaterials vor, wie aus den beiden Urkunden, die über Pechbrennerei aus seiner Regierungszeit erhalten sind, zu erkennen ist. 1124 verlieh er mit dem Orte Mascali an den Bischof Ansgerius von Catania einen Ofen zur Pechbrennerei, während er diese sonst für die Krone in Anspruch nahm [2]), und bestätigte im folgenden Jahre dieses Privileg, indem er sagte, dass die Abgaben für Pechbrennerei ihm bleiben sollten, eben mit Ausnahme des einen Ofens [3]). Es ergibt sich also aus beiden Urkunden, dass Roger teils von der Regierung aus die Pechverwertung betreiben liess, teils, wo dies nicht angängig

[1]) Schaube, Handelsgeschichte der Mittelmeervölker S. 145 ff., S. 150.
[2]) Caspar, Reg. Nr. 44, Pirro I S. 525.
[3]) Caspar, Reg. Nr. 48, Cusa S. 554; vgl. Reg. S. 704.

war, Abgaben von ihr erhob und nur selten einen Ofen zur freien Benutzung verschenkte.

c) Die Schiffsbesatzungen.

1. Der Dienst der Ritter auf den Schiffen.

Es ist gezeigt, dass die Regierung sich im Besitze der zum Schiffsbau wesentlichen Rohmaterialien befand, und es muss nun dargelegt werden, auf welche Weise sie die Besatzung aufbrachte. Den grössten Teil der Leute erhielt der Herrscher in seiner Eigenschaft als oberster Lehnsherr. Wegen der grossen Dürftigkeit des Materials ist es leider vollkommen ausgeschlossen, festzustellen, wie im einzelnen die Lehnspflichten geregelt waren. Doch kann man folgende Scheidung machen. Einmal sind die Lehnsträger, falls sie Ritter sind, als solche verpflichtet, dem Herrscher gegen seine Feinde zu dienen, andererseits müssen die Städte, Klöster und Gemeinden zum Schutze des Landes ihrem Herrn Seesoldaten stellen. Betrachten wir zunächst die adeligen Lehnsleute. Waren sie in den anderen Staaten, die auf dem Lehnssystem aufgebaut waren, meistens nur zum Landdienste verpflichtet, weil Seekriege nur selten stattfanden, so ist anzunehmen, dass sie in einem Inselstaate, wie Sicilien, auch zum Dienste auf dem Meere herangezogen wurden. Unsere ganze Kenntnis über diese Verhältnisse geht auf den Vertrag zurück, den Roger 1144 mit seinem Getreuen und Familiaren Deutesalve schloss. Er verpflichtete ihn, auf eigene Kosten einen Monat in Kalabrien zu dienen. War längerer Dienst erforderlich, so sollte er von der Regierung besoldet werden. Ebenso sollte er auch, gleich den Soldaten, gebührenden Lohn erhalten, falls er ausserhalb Kalabriens dienen musste[1]). Allzuviel lässt sich aus diesem Vertrage nicht entnehmen. Denn Deutesalve war Familiar, und als solcher besonders bevorzugt. Es ist daher die Frage, ob für andere niedere Ritter auch solche Klauseln bestanden. Nur soviel kann gesagt werden, dass die Verwendung eines Ritterheeres auf Schiffen an manche Schwierigkeiten geknüpft zu sein schien. An Seetüchtigkeit stand es natürlich weit hinter der Küstenbevölkerung zurück, die als marinarii

[1]) Caspar, Reg. 168, Kehr, S. 497 Nr. 53.

für den Dienst auf Kriegsschiffen zu verwenden weit vorteilhafter war, und so wird das Aufgebot des ritterlichen Lehnsheeres für den Seedienst nur selten erfolgt sein.

2. Seesoldaten.

Auch hier kann man leider nicht feststellen, in welcher Weise die Stellung derselben den einzelnen Gemeinden Siciliens auferlegt war, wieviel Mann etwa Palermo oder Messina zu jedem Kriege zu stellen hatte. Ich möchte nicht Mayer[1]) darin beistimmen, dass die Dienstpflicht auf Grundstücken lag, „welche als Eigentum des Königs betrachtet werden und mit Genehmigung des comes galeae veräussert werden können". Dies scheint mir zu eng gefasst. Man könnte doch vielleicht weitergehen und sagen, dass allen Küstenplätzen Siciliens die Verpflichtung zur Stellung von Seesoldaten oblag, d. h. Städten, Dörfern und wohl auch einzelnen Lehen und Flecken. Da diese Institution für die Landesverteidigung von grosser Bedeutung war, so erklärt sich die Aufsicht der Regierung bei den Verkäufen der mit Verpflichtung zum Dienst belasteten Güter[2]). Man muss sich aber hüten, daraus die Folgerung zu ziehen, dass die Seedienstpflicht nur auf derartigen Gütern lag. Das hätte bei weitem nicht ausgereicht.

Einige wenige Befreiungen vom Seedienst, die in die hier zu behandelnde Zeit fallen, gewähren einen tieferen Einblick. Die Leute des Klosters S. Giovanni degl' Eremiti zu Palermo, das von Roger gestiftet worden war, sowie die seiner Obödienzen und Besitzungen, wurden von dem Dienst auf den Galeeren und von jedem anderen Dienste befreit[3]).

Ganz befreit von der Verpflichtung, im See- oder Landheere zu dienen, wurde bei ihrer Gründung die Stadt Cefalù im Jahre 1131. Dieses Privileg wurde ihr später bestätigt, als sie im Jahre 1145 in den Besitz der dortigen Kirche überging. Bei der Gründung mag den König zu dieser ganz ungewöhnlichen Eximierung die Erwägung veranlasst haben, dass die

[1]) Italienische Verfassungsgeschichte I 429.

[2]) Cusa S. 293 Nr. 42 und die anderen von Mayer zitierten Beläge, die allerdings aus späteren Jahren stammen.

[3]) Caspar Reg. 216, Pirro II 1109.

Stadt, um lebensfähig zu werden, zu ihrer Entwicklung alle ihre Kräfte nötig hatte, während bei der Bestätigung die Ausnahmestellung mitsprach, die er der Kirche von Cefalù gewähren wollte.

Im Jahre 1131 verlieh Roger dem Kloster S. Salvatore gelegen *ἐν τῷ ἀκρωτερίῳ τοῦ λιμένος μεσσήνης* das Recht, zur Zeit der Ausrüstung der Flotte 40 freie Schiffer zu stellen, unbehindert von den Werbern oder von den übrigen Beamten der Flotte (*μὴ ἐμποδιζομένους παράτινος τῶν ἡμετέρων ἐπι τηριτῶν ἤτινος τῶν λοιπῶν ὑπουργῶν τοῦ αὐτοῦ οτόλου*). Damit kaufte sich also S. Salvatore von jeder Belästigung durch die Stellung dieser geringen Anzahl von Seeleuten los. Dies war wohl gerade für jenes Kloster besonders wichtig, da es in kriegerischen Zeiten und auch sonst zur eigenen Verteidigung und Bewachung seine Leute bei seiner exponierten Lage brauchte. Geschah ja auch die Festsetzung auf die Zahl von 40 Mann mit der Begründung *διὰ τὰς λοιπὰς αὐτῶν τῆς θαλάσσης δουλείας.*

Wie aus dem eben erläuterten Privileg hervorgeht, genügte die Stellung von Seesoldaten den gesteigerten Ansprüchen der Kriegsflotte nicht. Werbungen mussten vorgenommen werden. Damit kommen wir zu dem dritten Element in der normannischen Flotte.

3. Mietssoldaten.

Gewiss bildeten sie in kriegerischen Zeiten einen wesentlichen Teil der Flottenbesatzung. Gerade als Schiffssöldner wurden zweifellos mit Vorliebe die Sarazenen angeworben. Diese Leute waren während der ganzen Zeit des Dienstes vom Staate zu besolden und bildeten so den kostspieligsten Teil der Flotte.

d) Die finanzielle Fundierung.

Sie ist zur Zeit Rogers noch verhältnismässig einfach gewesen. Auch waren ja die Ausgaben mit Ausnahme des Soldes nur geringe. Eine besondere Kasse bestand deshalb nicht.

Auch die Flotte empfing ihre Gelder aus der königlichen Dohana. Wie gross die Zahlungen waren, die an den Admiral geleistet wurden, ist nicht bekannt. An dieser Stelle ist nicht

zu vergessen, dass die Normannen den Seeraub auf dem Mittelmeer intensiv betrieben. Vielleicht verstand die Flotte es, so der königlichen Kasse alle Kosten abzunehmen, und vielleicht bezahlte mancher venezianische Kaufmann indirekt die Kosten der sicilischen Geschwader.

3. Kapitel

Die aus dem Meere stammenden Einnahmen.

a) Das Fischregal.

Das Bild des sicilischen Seelebens wäre nicht vollständig, wollte man unerwähnt lassen, was das Meer seinen Anwohnern an Erträgen bot. Musste der rauhe Normanne, wenn er einerseits den Reichtum an Fischen der von ihm eroberten Meeresstrassen, andererseits deren hervorragend von der Natur begünstigte Lage sah, nicht lernen, das Meer nicht nur als Weg anzusehen, um in andere Länder einzufallen, sondern es auch als Mittel zu achten, um den Wohlstand des Landes zu heben und um mit anderen Kulturnationen in Verbindung zu treten? So hat das Meer wohl nicht bloss die Kosten der Kriegsflotte gedeckt, sondern es hat auch die Kosten für einen grossen Teil des Staatshaushaltes aufgebracht.

Ein grosser Fischreichtum zeichnete schon damals und zeichnet auch noch heute die sicilischen Küsten und besonders die Meerenge von Messina aus. Ihn verstanden die sicilischen Herrscher und vor allem Roger II. als Haupteinnahmequelle sich nutzbar zu machen. In erster Reihe sind da die Erträgnisse der Tunfischerei zu nennen. Mit grosser Sorgfalt wachte die Regierung darüber, dass diese Einnahmen erhalten blieben. Nur an Klöster wurde das Recht, nach Tunen zu fischen, abgetreten, und seine Verleihung spielt in den Privilegien eine grosse Rolle. Schon im Jahre 1105 gestand Gräfin Adelasia der Kirche S. Maria di Gala freie Fischerei in Milazzo zu, wobei sie ihr anscheinend als Mindestertrag 15 Dolia [1]) aus den Erträgnissen des Tunfischfangs garantierte [2]). Im Jahre 1115 schenkte Roger dem Abt von S. Pietro e Paolo di Agro [3]) 8 barilia [1])

[1]) Sicilische Masse.

[2]) Caspar Nr. 5 bezüglich 178, Pirro II 1043.

[3]) Caspar, Reg. Nr. 30, Pirro II 1039.

aus den Erträgnissen der Tunfischerei zu Olivieri. Das Kloster S. Salvatore zu Messina erhielt aus der zu Milazzo 50 barilia jährlich[1]), der Abt Theodosius von S. Angelo di Brolo 20 barilia von der zu Olivieri[2]), der Bischof von Mazzara bekam 1144 mit dem Zehnten aller Hafenabgaben auch den der Erträgnisse der Tunfischerei seiner Diözese und der zwischen Mazzara und Marsala[3]) usw.[4]). Genau wurde also der Küstenstrich bestimmt, an dem von dem Bischof der Fischfang betrieben werden durfte. So spielte auch die Tunfischerei eine grosse Rolle in dem Streite zwischen dem Bischof Arnold von Messina und dem Abt Johann von Lipari-Patti. Infolge königlicher Entscheidung wurde ersterer 1148 veranlasst, dem letzteren den gesamten Zehnten der Tunfischerei zu Olivieri mit dem dritten Teile der Erträgnisse des Tunfischfangs im Hafen von Milazzo herauszugeben[5]). Wenn es nicht durch besonderes Privileg anders verordnet war, waren die Beamten des Königs gehalten, von den Fischerbarken und von dem Fischfange Abgaben zu erheben. Die Einnahmen, auch aus dem Fang von anderen als Tunfischen, die ja nicht überall vorkommen, waren für die Regierung nutzbar gemacht und müssen nicht unbeträchtlich gewesen sein. Wie auch sonst erhielten Kirchen und Klöster Befreiung. Freien Fischfang erhielt S. Maria di Gala von der Gräfin Adelasia im Jahre 1105 zu Taormina im Hafen von Schiso mit dem Recht, eine Fischerbarke zu halten[6]). Der Bischof von Catania durfte von 1152 an frei in Mascali fischen lassen[7]). Dass Roger dem von ihm gestifteten Kloster S. Giovanni delg' Eremiti zu Palermo auch im Fischfang grosse Erleichterungen gewährte, ist bei seiner gewohnten Kirchenpolitik erklärlich. Es bekam im Jahre 1148 das Recht, im Hafen von Palermo und in dem dieser Stadt benachbarten Meere zwei

[1]) Caspar, Reg. Nr. 98, Pirro II 976.

[2]) Caspar, Reg. Nr. 189, Pirro II 1021.

[3]) Caspar, Reg. Nr. 165, Pirro II 844.

[4]) So Cefalù, Caspar, Reg. Nr. 73. Spata: le pergamene greche S. 429.

[5]) Caspar, Reg. Nr. 214, Kehr S. 429.

[6]) Caspar, Reg. Nr. 5 bezüglich 178; Pirro II 1043.

[7]) Caspar, Reg. Nr. 48. Cusa S. 554, Reg. S. 704 Nr. 40.

Barken zum freien Fischfang für die Bedürfnisse seiner Leute zu halten. Die Bajuli von Palermo waren angewiesen, diese Barken auf keine Weise zu behindern, noch eine Abgabe von ihnen zu verlangen.

Während die sicilischen Verleihungen für freie Fischerei sich nur auf kirchliche Anstalten erstreckten, musste Roger in Unteritalien weiter gehen. So gewährte er Salerno Abgabenfreiheit für Fische [1]) und erlaubte der Stadt Benevent, unbehindert Fische zu fangen, solange sie zu ihm hielte [2]). Auch Verleihungen an Kirchen finden sich. So gewährte er 1143 dem Kloster Maria ad capellam zu Neapel freie Meeresfischerei an der Kirche S. Petrus ad Pertassum [3]). Wenn auch nicht so ertragreich wie der Fischfang, so doch auch sehr lohnend war die

b) Salzgewinnung

aus dem Meere. Im Februar 1134 verlieh Roger an S. Salvatore das Recht, zu seinem Bedarf sich Salinen anzulegen [4]), und fügte im Mai die Erlaubnis dazu, 100 Salm Salz jährlich aus der Saline des Faro zu beziehen [5]). Sonst hat die Regierung die Salzgewinnung wohl selbst betrieben, denn wir erfahren von keiner weiteren Erlaubnis zum privaten Salinenbetrieb.

c) Die Zoll und Hafengelder.

Die Haupteinnahmen aus den Erträgen des Meeres bildeten die Zoll- und Hafengelder [6]). Hierauf wies ja die Natur, die die Meerenge von Messina als Verkehrsstrasse zwischen Orient und Occident geschaffen hatte. Diese musste von den von Venedig, Genua und Pisa und den anderen Hafenplätzen des Westens kommenden Schiffen passiert werden. Gingen nun die Schiffe in Messina vor Anker, so war es das Recht des Souveräns, von ihnen Hafengebühren und beim Verkauf der Waren Zollgebühren zu erheben. Die Beamten, denen die Überwachung

[1]) Caspar, Reg. Nr. 118, Ughelli VII S. 399.
[2]) Caspar, Reg. Nr. 119, Falco ad annum 1137, ed. del Re S. 237.
[3]) Caspar, Reg. Nr. 159, Ughelli VI S. 97.
[4]) Caspar, Reg. Nr. 95, Pirro II 974 ff.
[5]) Caspar, Reg. Nr. 98, Pirro II 976.
[6]) Das Recht, in seinem Hafen Ankergelder zu erheben, wird Cefalù in einem besonderen Privileg zugesprochen; Spata S. 430.

des Verkehrs und die Einziehung der Gebühren anvertraut waren, begegnen uns unter den verschiedensten Namen. So heissen sie in lateinischen Urkunden potestates und dohanerii maris, in den griechischen παραθαλασσίται καὶ πράκτορες. In diesen Abgaben liegen wohl überhaupt die Einnahmen des Staates. Und wenn Sicilien sich verhältnismässig wenig aktiv an dem Seehandel beteiligte, so ist einer der Hauptgründe wohl eben der, dass die Handelsstrasse durch das Land hindurch führte, diesem alle Waren gebracht wurden und so durch die Zölle mühelos ein grosser Gewinn erzielt wurde.

Wenn man die Reihe der Zollfreiheitsprivilegien durchsieht, und die, in denen abgabenfreier Schiffsverkehr bewilligt wurde, so fällt es sofort auf, dass es auch hier wiederum fast ausschliesslich kirchliche Institute waren, die solche Exemtionen erhielten. Jedoch auch dann wird betont, dass die Zollfreiheit sich nur auf die für den Bedarf des Klosters eingeführten oder von den Erträgnissen des Klosters ausgeführten Produkte erstreckte.

Und nun zu den einzelnen Privilegien. 1115 wurde dem Kloster S. Pietro e Paolo vollkommene Abgabenfreiheit für alles das, was von ihm aus- oder eingeführt wurde, gewährt, sowie eine Barke, die in allen Häfen Siciliens frei verkehren durfte [1]). Die Kirche S. Maria di Gala erhielt von der Gräfin Adelasia 1105 mit dem Recht, im Hafen von Schiso eine freie Fischerbarke halten und sie dort ungehindert verkehren lassen zu dürfen, auch die Erlaubnis, aus dem Hafen von Milazzo ihre Barken unbelästigt von den Beamten und Zöllnern des Meeres hinzuführen, wohin sie nur immer wollten. Im Jahre 1144 bestätigte es ihr Sohn [2]). Ähnlich ist das Privileg für den Prior von S. Maria di Bagnara in Kalabrien. Er erhielt das Recht, vom Jahre 1124 an in alle Häfen Siciliens sicher ein- und von ihnen auszuführen, zu verkaufen und einzukaufen, und zwar ohne jede Abgabe, soweit es zur Unterhaltung des Klosters notwendig war [3]). Dem Bischof Mauritius von Catania verlieh

[1]) Caspar, Reg. Nr. 30, Pirro II 1039.
[2]) Caspar, Reg. Nr. 5, Pirro II 1043.
[3]) Caspar, Reg. Nr. 45. Pirro II 1240.

Roger II. 1125 das Recht, seine Schiffe von Mascali bis nach Catania und zurück abgabenfrei verkehren zu lassen. Dies Privileg erklärt sich aus dem Umstande, dass Mascali in den Besitz des Bischofs von Catania übergegangen war und mit seiner neuen Mutterstadt nun eine unbehinderte Verbindung erhalten musste[1]). Dasselbe Prinzip findet sich in dem Privileg für das griechische Kloster S. Salvatore, das zum Verkehr mit seinen Obödienzen in Kalabrien den Besitz einer Anzahl abgabenfreier Schiffe auf dem Faro zugesichert erhielt[2]). Dies Kloster durfte auch — besonders bedacht von Roger, da es ja den Mittelpunkt der griechischen Nationalität in seinem Reiche bildete — zweihundert Salm Getreide auf eigenem Schiffe nach Afrika ausführen, um Öl und andere notwendige Sachen dafür einzutauschen. Das gleiche Recht der freien Ausfuhr von Getreide erhielt die Kirche von Girgenti vom König Roger. Sie durfte dreihundert Salm Getreide aus dem Hafen ihrer Stadt fortschaffen ohne irgendwelche Zoll- und Hafenabgaben[3]).

Das wichtigste Privileg für die Kenntnis von Rogers Zollpolitik ist das für den Bischof von Lipari-Patti. Dieser erhielt 1134 die Erlaubnis, die Erträge der ihm unterstehenden Klöster, nämlich Getreide, Käse und Butter, auf eigenen Schiffen ungehindert auszuführen, sowie erhaltene Geschenke, soweit sie aus obengenannten Naturalien bestanden, einzuführen. Ausdrücklich aber wies Roger seine Beamten an, nicht zu dulden, dass andere als zum eigenen Bedarf bestimmte Produkte eingeführt würden, um damit Handel zu treiben. Wenn die Leute des Bischofs es dennoch wagen würden, so sollten die Beamten sofort einschreiten, ohne einen besonderen Befehl des Königs abzuwarten[4]). Aus diesem Privileg geht deutlich hervor, dass Roger sein Zollregal voll ausnutzen und nicht durch lässige Handhabung seiner Beamten die Haupteinnahmequelle verlieren wollte. In demselben Sinne, Klöstern den Lebensunterhalt zu erleichtern, aber zu verhindern, dass sie, bevorzugt vor anderen Kaufleuten, ab-

[1]) Caspar Nr. 48, Cusa S. 554, vgl. S. 704 Reg. Nr. 40.

[2]) Caspar, Reg. Nr. 95, Pirro II 974.

[3]) Caspar, Reg. Nr. 243, Kehr Nr. 51. Das Datum der Urkunde ist nicht feststellbar.

[4]) Caspar Nr. 93, Cusa S. 517, vgl. Reg. S. 707.

gabenfrei Handel trieben, ist das Privileg für das Kloster S. Giovanni delg' Eremiti zu Palermo abgefasst, das das Recht erhielt, alles das, was es in Sicilien zu seinem Unterhalte gekauft oder von irgendwo geschenkt erhalten hatte, ohne Abgaben einzuführen[1]). Nur in einem einzigen Fall gewährte er einem Orden ein vollkommenes Handelsprivileg. Er erlaubte nämlich den Johannitern 1136, Bürgern und Fremden überall ihre Einkünfte und Geschenke frei zu verkaufen und in andere Staaten auszuführen[2]). In den wenigen Fällen, wo Roger Städten Abgabenfreiheit für ihre Schiffe zusicherte, war das durch besondere Umstände geboten. So ist es natürlich, dass er der Stadt Cefalù bei ihrer Gründung 1131[3]) die Erlaubnis zu freiem Verkehr in und aus ihrem Hafen heraus erteilte, um ihr Emporkommen zu unterstützen. Als 14 Jahre später die Stadt Cefalù in den Besitz der dortigen Kirche überging, kam ihr auch dieses Privileg schliesslich zugute. Eine andere Stadt, die ein ähnliches Privileg erhielt, hatte Anspruch darauf, weil sie in schwerer Zeit treu zu Roger gehalten hatte. Es war Salerno. Er befreite die Stadt von der Zahlung von Zöllen für Getreide, Gemüse und Fische[4]).

Überblickt man noch einmal, in welcher Weise Roger II. das Seeregal ausnützte, so ergibt sich, dass er sich darauf beschränkte, den Seeverkehr durch Zölle und Hafengelder sich tributpflichtig zu machen, aber noch nicht daran dachte, von Staats wegen überseeischen Handel zu treiben, wie dies später Friedrich II. getan hat. Ein Vorwurf kann den Herrscher dafür nicht treffen. Noch hatte er genug mit dem Ausbau der Kriegsflotte zu tun, und um an die Gründung einer Handelsflotte zu gehen, waren die Zeiten zu unruhig. Eine Verwendung der Kriegsschiffe zu Handelszwecken verbot die Rücksicht auf die militärische Schlagfertigkeit. Die Darstellung des Seehandels der normannischen Kaufleute geht über den Rahmen der hier zu behandelnden Aufgabe. Es sei dafür auf Schaube verwiesen.

---

[1]) Caspar, Reg. Nr. 216, Pirro II 1109.
[2]) Caspar, Reg. Nr. 111, Pirro II 931.
[3]) Caspar, Reg. Nr. 70, Pirro II S. 800.
[4]) Caspar 118, Ughelli VII S. 399.

Die Beziehungen des sicilischen Staates zu den auswärtigen Seemächten ist wohl schon in der äusseren Geschichte der Flotte genügend hervorgehoben worden.

4. Kapitel

Die Schiffstypen.

Bei der Untersuchung über die Verwendung der einzelnen Schiffstypen in den Regierungsjahren Rogers I. und Rogers II. macht sich bald ein grosser Mangel bemerkbar: das Fehlen eines Chronisten, der es verstanden hätte, die maritimen Ereignisse mit sachkundigem Auge zu verfolgen und aufzuzeichnen. Welch anderes Material steht für das gleiche Thema in Genua und Pisa in den Annalen zur Verfügung, wie es Heyck in seinem Buche „Genua und seine Marine" für erstere Stadt ausgenützt hat! Für Roger I. ist die zur Verfügung stehende Chronistik in technischer Hinsicht noch einigermassen ausreichend. Besonders gibt Malaterra manches Wertvolle, und auch Aimé und Wilhelm von Apulien bieten einige Anhaltspunkte. Aber wie oft gebraucht z. B. Aimé den Ausdruck „nef", ohne an ein bestimmtes Schiff zu denken. Solche Stellen müssen für die vorliegende Frage dann ganz ausscheiden. Viel ungünstiger wird es aber noch, wenn diese Schriftsteller aufhören. Die beiden Chronisten, die für einen grossen Teil der Regierung Rogers II. in Betracht kommen, Alexander Telese und Falco von Benevent, verstehen von maritimen Dingen überhaupt nichts. Der erstere ist ein Mönch, der zweite ein Binnenländer. Das wird am besten aus einem Beispiele klar werden. Für die Ereignisse des Jahres 1135 standen, wie oben geschildert, 3 Quellen zur Verfügung. Alexander Telese[1]), Falco von Benevent[2]), Annales Pisani ad annum 1136 (statt 1135). Wie bezeichnen nun diese drei die Schiffe? Am allgemeinsten nennt sie Falco: „naves" und „navigia". Ihn interessieren Einzelheiten überhaupt nicht. Alexander Telese spricht von

[1]) IV 24 ff.
[2]) S. 227.

„liburnae“ und wendet so einen Schiffsnamen des Altertums an, der damals soviel wie Brigantinen, Feluchen bedeutet hatte. Als er den Ausdruck zuerst gebraucht, an der Stelle, wo er sagt, dass amalfitanische Liburner-Schiffe von Roger, um Beute zu machen, abgeschickt worden waren, kann er sich vielleicht bei der Anwendung des Wortes etwas gedacht haben. Daraus, dass er aber etwas später die von Pisa gesandten Fahrzeuge wieder unter dem Namen Liburner-Schiffe zusammenfasst, während wir aus den authentischen Pisaner Annalen wissen, dass es 46 Galeeren waren, sieht man, dass liburna für ihn nur ein Sammelname ist, eine Reminiszenz aus klassischer Lektüre.

Wie anders sieht aber der Bericht der Pisaner Annalen dagegen aus, die an einer Stelle kurz und präzise sagen: Roger rückt mit 7 „galeae“, 2 „naves“, das sind Segellastschiffe, und vielen anderen „naves“ heran. Weder Alexander noch Falco konnten eine derartige Angabe bringen, und man kann ihnen, die den Ereignissen auf der See ganz fernstanden, schliesslich auch keinen Vorwurf daraus machen.

Etwas besser, als die Angaben der eben genannten Schriftsteller, sind die Mitteilungen Romoalds von Salerno. Aber bei seiner zeitlichen Ferne von den Ereignissen und bei seinem geringen Eingehen auf diese, bietet auch er keinen Ersatz für eine sachverständige Analistik. Damit ist die Reihe der einheimischen Chroniken erschöpft. Die arabische Geschichtsschreibung muss an dem Mangel leiden, dass die Schiffsnamen, die sie anwendet, die Gestalt der Fahrzeuge oft nicht näher kennzeichnen, da die arabischen Schiffstypen andere waren als die sicilischen.

Einiges ergibt sich aus Niketas anlässlich der griechischen Feldzüge. Und aus anderen fremden Schriftstellern ist manche Notiz für technische Fragen zu verwenden. Alles in allem jedoch ist noch einmal zu betonen, dass eine sicilische Chronistik fehlt, die sorgfältig die Zahl und Art der aus- und einfahrenden Schiffe aufzeichnete, wie dies in Pisa und Genua geschah. Der Darstellung der Verwendung der einzelnen Schiffstypen steht also nur ein verhältnismässig kleines Material zur Verfügung, das aber schliesslich genügt, um die wesentlichsten Fragen zu beleuchten.

a) Langschiffe.

Wir gehen nun zu der Besprechung der einzelnen Schiffstypen über. Technische Einzelheiten sollen dabei nur insofern berührt werden, als es zum Verständnis des sicilischen Schiffswesens unbedingt nötig ist. Für alles nähere darüber sei auf Jal „Archéologie navale“ verwiesen.

Wie der mittelalterliche Schiffsbau überhaupt, so kannte auch der normannisch-sicilische zwei grundverschiedene Typen: das Langschiff und das Rundschiff. Ersteres, dessen Hauptfortbewegungswerkzeug das Ruder war, das sich aber auch des Segels bedienen konnte, ist stets das Kriegsschiff gewesen, während letzteres als Segelschiff nur dem Transport von Menschen, Pferden und Waren diente.

1. Dromone.

Sie ist diejenige Form des Langschiffs, die im Beginn unserer Periode erwähnt wird, und die schon in den ersten Zeiten Rogers II. im sicilischen Seewesen völlig verschwindet.

Um über dieses Schiffes Bauart im klaren zu sein, sei die Beschreibung der Dromone von Kaiser Leo dem Taktiker erwähnt: „Jede Dromone sei lang und im Verhältnis zu ihrer Länge breit. Sie soll 2 Reihen Ruder führen, die eine oben, die andere unten. Jede Reihe habe zum wenigsten 25 Bänke für die Ruderer, die eine rechts, die andere links. Die Zahl der Soldaten und der Ruderer betrage 100, beide Reihen zusammen“. Die Verwendung dieser Schiffsart in der normannischen Flotte[1]) lässt sich mit vollkommener Sicherheit nur einmal nachweisen. Als Albert von Aachen die Fahrt Adelasias nach dem heiligen Lande schilderte, sagte er: Fuerunt ei duo dromones triremes singuli cum quingentis viris etc.[2]). Wenn auch diese Angabe gegenüber der oben cit. Schilderung des Kaisers Leo etwas hochgegriffen zu sein scheint, so braucht man doch nicht eine

[1]) Hierbei ist von der Verwendung in der Flotte Robert Guiscards gegen Byzanz abgesehen. Im technischen Teil sind die dort verwendeten Schiffstypen nicht noch einmal erwähnt, da die beiden Expeditionen Roberts ausserhalb der Geschichte der sicilisch-normannischen Flotte stehen. Soweit sie einer Erklärung bedurften, ist dies oben im Text geschehen.

[2]) Receuil des historiens des croisades Bd. IV S. 696 cap. 13.

Übertreibung des Chronisten anzunehmen, da die Normannen vielleicht unter dem Einflusse sarazenischer Schiffsbaukunst daran gegangen waren, den ursprünglich von den Byzantinern übernommenen Typ zu vergrössern. Der Zusatz „triremes" charakterisiert die Dromonen als Langschiffe, deutet aber darauf hin, dass die Ruder in Gruppen zu dreien angeordnet waren im Gegensatz zu biremes et unaremes naves [1]).

Ob in folgender Stelle bei Malaterra: „Nostri denique tantum-modo germandos et galeas, sicilienses vero cattos et golafros et dromundos, sed et diversae fabricae naves habebant" mit „germandos" Dromonen gemeint sind, bedarf erst einer näheren Untersuchung. Amari [2]) behauptet es, indem er in Germandos, oder wie er sagt „Germundos", nur eine verderbte Form für „Dermudos" und dann wiederum für Dromono sieht. Demgegenüber ist einzuwenden, dass es doch auffällig ist, dass Malaterra für den Schiffstyp Dromone in zwei aufeinander folgenden Zeilen dann zwei verschiedene Ausdrücke: „Germandos et Dromundos" gebraucht hätte.

Jal [3]) versucht eine andere Erklärungsart. Er sagt: Il me paraît évident que les germondes de Malaterra n'étaient autres que les germes ou djermes. „Germa" wiederum ist ein Lastschiff, das im 16. Jahrhundert zum Warentransport verwendet wurde. Es ist ein Segelschiff [4]). Der sprachliche Zusammenhang zwischen Germandi und Germa ist einfacher als zwischen Germandi und Dromone. Sachlich jedoch erhebt sich das grosse Bedenken, dass wir von „Germa" erst in so später Zeit hören, während doch die Germandi einer so frühen Periode angehören.

Ein Grund, trotzdem die Lösung, die Jal vorschlägt, anzunehmen, ist vielleicht der Umstand, dass Germa ein Lastschiff bedeutet und den Normannen bei ihrer Expedition im Jahre 1061 unbedingt solche zur Verfügung gestanden haben müssen. Dann würden „galeae" die Kriegsschiffe, „germandi" die Transportschiffe sein [5]).

---

[1]) So Manfroni op. cit. S. 130.

[2]) Amari III S. 66 Anm. 4.

[3]) S. 240.

[4]) Jal, op. cit. Bd. 2 S. 239.

[5]) Manfroni op. cit. meint, dass eine Diskussion dieser Angelegenheit,

Der Hauptfortschritt, der sich im damaligen Schiffsbau vollzog, war die Beseitigung des zweiten Ruderstockwerks[1]). Das Katschiff ist bei diesem neuen Typ zunächst zu erwähnen.

2. Katschiff (gatus).

Es ist hier nicht der Ort, um den Ethymologien des Wortes nachzugehen. Am einleuchtendsten erscheint mir die Jals. Ursprünglich war der gatus ein kleines Schiff, ein Aviso, das wie eine Katze lauernd auf die Feinde losschoss. Als das Schiff später ausgebaut und zum grossen Belagerungsschiff wurde, behielt es den Namen bei. Den später Lebenden war er unverständlich geworden und bot ihnen so Gelegenheit zum Ethymologisieren. So ist wohl auch die Deutung, die Aimé[2]) gibt, aufzufassen. Er leitet den Namen von einem Künstler, namens Gath, ab. Diese Schiffsart war es, die den Normannen bei ihrem Einzug in Sicilien völlig fehlte. Welche Bedeutung ihr aber zugemessen wurde, geht daraus hervor, dass Malaterra sie an erster Stelle auf seiten der Araber nennt. Bei der Belagerung von Palermo 1071/72 sind sie in einer Stärke von 10 auf seiten Roberts und Rogers nachzuweisen und haben von da an zweifellos eine grosse Rolle gespielt. Die Dürftigkeit unserer Quellen lässt ihre weitere Verwendung nicht im einzelnen verfolgen. Vielleicht[3]) ist die schnelle Beendigung der zweiten Belagerung Baris durch Roger II. auf die Verwendung von derartigen Schiffen zurückzuführen. Als einmal ein in den technischen Schiffsausdrücken geschulter Schreiber, der Verfasser der Annales Pisani, Gelegenheit hat, über eine sicilische Flotte zu reden, finden wir die Katschiffe zusammen mit galeis et navibus an zweiter Stelle erwähnt. Da dies in das Jahr 1135 fällt[4]), beweisen die Worte, dass die Rolle dieses Typs auch zur Zeit Roger II. noch bedeutend war, wenn er auch schon hinter den Galeeren zurücktrat. Anzunehmen ist wohl,

---

da nur eine Quelle Malaterra vorliegt, keinen grossen Wert haben kann. S. 111, 112.

[1]) Vgl. Jal Bd. I, Memoire Nr. 4, die Beschreibung der Dromone und der Galeere.

[2]) V, Kap. 13.

[3]) s. S. 28 Anm. 2.

[4]) Annales Pisani ad annum 1136 inhaltlich zu 1135 gehörig.

dass er von Roger nur in der Nähe der Heimat zu kleineren Zügen, wenn es sich um die Belagerung von Städten Unteritaliens oder im Anfang der Normannenherrschaft um solche Siciliens handelte, verwendet wurde. Denn es ist auffällig, dass er bei den Zügen gegen Griechenland, wofür doch einige sachkundige Berichte hinsichtlich der Schiffsnamen vorliegen, nicht erwähnt wurde[1]). Die Erklärung dieser Erscheinungen ist darin zu suchen, dass er in seiner schweren etwas plumpen Bauart, die von fern der der Kauffahrteischiffe ähnelte, für Raubzüge nicht geeignet war, wo es sich darum handelte, schnell heranzukommen und ebenso schnell zu verschwinden. Da fand eben in erster Reihe die Galeere Verwendung, eine Schiffsart, die überhaupt fortan den Hauptbestandteil der mittelalterlichen Kriegsflotten bildete, weil sie wegen ihrer Schnelligkeit und Schlagfertigkeit besonders seetüchtig war.

3. Galeere.

Ebenfalls ein Eindecker hatte sie in ihrer Normalform auf jeder Seite je 25 Ruderbänke. Inwieweit die normannisch-sicilischen Galeeren von diesem Typus abwichen, lässt sich nicht sagen. Ebenso ergibt sich nichts für ihre sonstige besondere konstruktive Eigenschaft. Die Galeere verdrängte vom 12. Jahrhundert an völlig die Dromone. Schnelligkeit, Geschicklichkeit im Manövrieren waren die Hauptbedingungen, die man der Galeere stellte. Eine gewisse Entwicklung hatte die Galeere unter der Regierung der ersten beiden Normannenfürsten durchzumachen. Solange noch die Dromone vorherrschte, war die Galeere wohl nur ein kleineres Schiff, wie z. B. in der oben cit. Stelle bei Malaterra. Dann erst wurde sie zum Schlachtschiff, das selbständig aussegeln durfte. So ist die Galeere das in unseren Quellen am häufigsten genannte Schiff. In den ersten Erwähnungen tritt besonders die Eigenschaft der Galeere als Kreuzer hervor. So bei der ersten Belagerung Baris. Zweimal schickte hier Robert Guiscard Galeeren gegen Byzantios, der Bari verlassen hatte. Einmal nennt Aimé sie ausdrücklich „galées légères“. Als „splendentes galeas“ bezeichnet

[1]) Zur Zeit Robert Guiscards fuhren Katschiffe mit nach Griechenland, haben sich aber anscheinend nicht bewährt (s. oben S. 57).

Malaterra[1]) die gegen Trapani ziehenden Schiffe. Und als der Bischof, der eine der Töchter Rogers in Pannonien ihrem Gemahle zuführte, auf dem Rückwege von Piratenschiffen angegriffen wurde, setzt Malaterra, dem die Bezeichnung Galeae noch nicht recht geläufig ist, schwerfällig dazu: quas galeas appellant. Noch vorher, im Jahre 1061, liess Robert Guiscard zum Zuge nach Sicilien „11 galéez subtilissime et moult velocissime" ausrüsten[2]).

Unter den Schiffen, die Adelasia nach Palästina brachten, werden Galeeren nicht genannt.

Ob die 24 Schiffe, die Roger im Jahre 1118 nach Afrika sandte[3]), Galeeren waren, ist nicht ohne weiteres zu sagen. Denn in dem Wort, das im Arabischen hier gebraucht wird, „sciana", lässt sich, wie Amari[4]) sagt, nicht feststellen, dass damit Galeere gemeint ist. Man verwendet in der Übersetzung galea nur dem allgemeinen Sprachgebrauch folgend für „sciana". Bald jedoch kommen wir auf sichereren Boden. So benutzte Roger 1127 zu seiner Überfahrt Galeeren[5]). Ebenso sind es Galeeren, die Roger dem Grafen Raimund von Barcelona zu Hilfe schicken will[6]). Die hier genannte Zahl 50 beweist, das die Herstellung derartiger Schiffe schon grösseren Umfang angenommen hatte. 40—60 veloces galeae verwandte Roger 1128 zu der Belagerung von Bari[7]), und wiederum 1134 traf Roger mit fast 60 ausgerüsteten Galeeren in Salerno ein. 1138 wurden Radulph zu seiner Überfahrt nach Antiochia von Roger einige Galeeren zur Verfügung gestellt[8]). Nebst zahlreichen Lastschiffen rüstete Roger zum Zuge gegen Griechenland Galeeren aus, wie Romuald berichtet[9]). Sie nennt Niketas *ταχυναυτοῦσαι νῆες*. Wüsste man nicht, dass es sich um Galeeren handelte, so möchte man

[1]) III 11.
[2]) Aimé V 14.
[3]) An Nuwayri II 154.
[4]) III 370 Anm. 1.
[5]) Romoald S.S. XIX S. 418.
[6]) Amari III 389.
[7]) Interpol. Rom. S. 418.
[8]) Wilhelm von Tyrus op. cit.
[9]) ad annum 1147.

doch bei Heranziehung von zwei anderen Stellen des Niketas stutzig werden. Sie lauten folgendermassen, Niketas spricht von den zahllosen geraubten Schätzen und fährt fort *καὶ εἰς τρίτον ζωστῆρα τῇ ὕλκῃ τῶν χρημάτων τὰς πάσας ἢ τὰς πλείους νῆας βαπτίζεσθαι* und an einer anderen Stelle, als er von den nach Hause zurückkehrenden schwer beladenen Schiffen spricht, nennt er sie *καὶ καλῶν χρημάτων οὔσας ὑπερβριθεῖς καὶ τῆς ἄνω εἰρεσίας που βαπτομένας τῷ ῥεύματι.* Liest man beide Zitate unbefangen, so erhält man den Eindruck, als handelte es sich um Schiffe von mehreren Stockwerken, die infolge ihrer grossen Belastung tief bis zur obersten Ruderreihe eingesunken waren. Darauf deutet besonders das *τῆς ἄνω εἰρεσίας βαπτομένας* hin. Nimmt man dazu noch das *εἰς τρίτον ζωστῆρα* der ersten Stelle und denkt daran, dass Niketas in dem ganzen vergangenen Abschnitt dauernd von Trieren spricht, so könnte man leicht dahin geführt werden, Schiffe von drei Ruderstockwerken anzunehmen. Dem kann aber nicht so sein. Denn derartige Fahrzeuge gab es nicht[1]). Vor allem aber liegt der Beweis darin, dass der in maritimen Dingen als Küstenbewohner gut geschulte Romoald von Salerno ausdrücklich sagt, dass Roger Galeeren abschickte. Was nun die beiden Stellen bei Niketas anbelangt, so möchte ich sie so erklären, dass dies überkommene Redewendungen waren, die man anwandte, obwohl sie auf die Bauart der Schiffe gar nicht passten, und die weiterhin nichts besagen wollten, als dass die Schiffe bis zum äussersten belastet waren.

Auch 1149 schickte Roger wiederum eine Galeerenflotte, bestehend aus 60 Schiffen, gegen Griechenland[2]), und sicilische Galeeren waren es auch, die die französische Königin befreiten[3]). Damit ist die Reihe der von Sicilien ausgegangenen Expeditionen, wo wir unanfechtbar Galeeren nachweisen können, erschöpft. Denn die Nachricht Ibn al Atirs[4]), dass 1147/48 Roger ein Geschwader von 250 Galeeren gegen Afrika schickte, ist für

[1]) Vgl. Jal op. cit. Bd. 1 Mémoire Nr. 4.

[2]) Andr. Dand., Chron. S. 282 Tl. 19.

[3]) Anonymus ad Petrum bei Kugler, Studien zur Geschichte des zweiten Kreuzzuges.

[4]) I S. 470.

vorliegenden Abschnitt nur mit Vorsicht zu gebrauchen, da ja das arabische Wort gar nicht direkt Galeeren meint.

Zu der Klasse der Galeeren gehören ferner auch zwei Schiffstypen, die nur einmal genannt sind, nämlich die Korvetten und Sagittien.

4. Korvette (gurab).

Ich bin geneigt, in ihr den arabischen Ausdruck für Galeere zu suchen. Darauf weist schon Jal hin, wenn er[1]) sagt: La galère proprement dite était nommée par les Maures ghorab (golafus et golafrus, en bas latin) c'est à dire corbeau, ferner Wüstenfeld in seiner Studie über die Namen der Schiffe im Arabischen, wenn er betont: „Schini" die Galeere wird auch „el gurab" der Rabe genannt[2]). Es ist also davon Abstand zu nehmen, eine besondere Bauart der Korvetten anzunehmen. Erwähnt sind die „gurab" beim Zuge Georgs von Antiochia im Jahre 1141/42 gegen Afrika in einer Stärke von 25[3]).

5. Sagittia, das Pfeilschiff.

Hier besteht der Unterschied gegenüber der Galeere, wie von Jal gezeigt, in der geringen Zahl der Ruder. Das erstemal wird eine Sagittie von Malaterra erwähnt, dann spricht Otto von Freising anlässlich des Zuges Rogers gegen Griechenland im Jahre 1147 von ihr, indem er sagt, dass Roger triremes et biremes quas modo galeas seu sagitteas[4]) vulgo dicere solet ausrüstet[5]).

Die Stelle ist nicht ganz klar. Meint Otto, dass die Triremes gewöhnlich galeae, die briremes hingegen sagitteae genannt werden oder meint er, triremes und biremes nannte man mitunter galeae, mitunter sagitteae. Die erste Deutung ist die wahrscheinlichere. Da auch schliesslich weder galeae, noch sagitteae im alten, wie man glaubte, klassischen Sinne, den Otto

---

[1]) I 467.

[2]) Göttingische Nachrichten 1880 S. 140.

[3]) Al Bayan II S. 37.

[4]) Wie schon oben erwähnt, kann der Unterschied zwischen Triremes und Biremes nur in der verschiedenen Gruppierung der Ruder, zu 2 oder 3, bestanden haben. Vgl. auch die Abbildungen bei Jal, Bd. 1 Mémoire Nr. 4.

[5]) S. S. XX 370 Nr. 33.

zweifellos im Auge hatte, weder Zwei- noch Dreidecker waren, so will er wohl nur ausdrücken, dass die Galeeren die triremes also die mehrrudrigeren, die stärkeren gegenüber den schwächeren, den weniger Ruder führenden sagitteae waren. Die bei Alexander Telese erwähnten 4 Liburner-Schiffe, die auf Befehl des Königs im Jahre 1135 Amalfi verlassen hatten, identifiziere ich ohne weiteres mit den Galeeren. Sie Liburner-Schiffe zu nennen, war bei Alexander eine Erinnerung an die Lektüre der alten Schriftsteller[1]).

b) Die Rundschiffe.

Der Typus, der aus dieser Schiffsklasse für unsere Zeit allein von Bedeutung ist, ist der des grossen Segellastschiffes, die „navis". Da die in Betracht kommenden Quellen sehr oft jedes Fahrzeug mit dem Sammelnamen „navis" belegen, so ist grosse Vorsicht geboten, falls man in einzelnen Fällen die Bedeutung des Wortes gerade auf Segellastschiff festlegen will. Wie war nun das Schiff in der Hauptsache gebaut? Völlig fehlte ihm die Möglichkeit, sich durch Ruder fortzubewegen. Nur der Wind leitete es, und dies war darum der Fall, weil der grosse Raum, der für die Ruderer nötig gewesen wäre, für die Lasten verfügbar bleiben musste. Es bildete mit seiner gewaltigen Rundung einen starken Gegensatz zu der schlank gebauten zierlichen Galeere. Das erstemal ist das Schiff im Dienste der Normannen bei der schon mehrfach erwähnten Fahrt Adelasias nachzuweisen. Hier besteht kein Zweifel, dass unter den „navibus septem auro argento ostro gemmarum, vestium que pretiosarum multitudine onustis" wirklich Lastschiffe gemeint sind[2]). Brauchte ja Adelasia auch gerade solche zum Transport ihrer reichen Mitgift. Auch das Schiff, das Adelasia für sich selbst benutzte, ist zu diesem Typus zu rechnen. Von ihm berichtet Albert, dass es zwei Hörner gehabt habe, die mit Gold und Silber belegt waren. Es ist so ziemlich das einzige Mal, dass wir von einem sicilischen Schiffe eine derartige konstruktive Einzelheit erfahren. Nur noch zweimal lassen sich bis zum Tode Rogers derartige Segellastschiffe nachweisen.

[1]) Alexander Telese III Kap. 24.

[2]) Albert v. Aachen l. c. Bd. IV S. 696 Kap. 13.

Einmal im Jahre 1135, wo Roger cum sexaginta galeis et gattis et navibus die Pisaner überrascht[1]), und das andere Mal, wo Roger 1147 apud Idrontum galeas et naves plurimas ausrüstete[2]). Dass die Verwendung des Segellastschiffes auch sonst, wenn sie sich nicht im einzelnen nachweisen lässt, eine häufige gewesen ist, bedarf wohl nicht erst einer besonderen Betonung. Denn Siciliens Getreidehandel war ja bedeutend, und gerade dazu waren diese Schiffe besonders geeignet.

c) Kleinere Schiffsarten.

1. Gryppium.

Das Schiff wird nur zweimal erwähnt, und zwar gestattete Roger dem Kloster S. Salvatore, ein derartiges Fahrzeug zu halten[3]). Man hat sich unter dem Schiff einen etwas grösseren Handelskahn vorzustellen, der wohl seetüchtiger gewesen ist als eine einfache Barke[4]). Dass gerade S. Salvatore das Recht erhält, ein solches Schiff zu verwenden, erklärt sich daraus, dass dies Kloster zu seinen Überfahrten über den Faro mit einem gewöhnlichen Kahne nicht auskommen konnte.

2. Barke.

Sie ist ein Fahrzeug, für das eine nähere Beschreibung sich wohl erübrigt. Wir finden es in einer grossen Zahl von Privilegien erwähnt, meist im Zusammenhange mit dem Fischereibetrieb.

3. Caupolus.

Er ist ein Kahn, der einmal von Romoald erwähnt wird und wohl gleichbedeutend mit der Barke ist.

---

[1]) Annales Pisani ad annum 1136, inhaltlich zu 1135.
[2]) Romoald l. c.
[3]) Caspar, Reg. 96, Cusa S. 292 und Caspar 95, vgl. Pirro II 974 ff.
[4]) Jal II 135 Anm. 5.

Anhang I

Das Leben des Christodulos.

1101—1104	Christodulos wird Patron des Mönches Bartholomäus und des zu gründenden Klosters zu Patir.	Acta Sanct. Sept. VIII 817.
20. Feb. 1110	Zeuge (Admiral Christophorus) in cappella Messanae.	Reg. Nr. 13. (Caspar)
12. Juni 1112	Zeuge (Admiral Christophorus). Panormi in thalamo superioris castri nostri.	Reg. Nr. 21.
vor 1113	Der Admiral Christophorus stiftet die Kapelle S. Maria zu Palermo.	Reg. Nr. 25.
1119 Sept.	Zum Seelenheil seines getreuen Admirals Christodulos, dessen Schenkung er bestätigt, macht Roger dem Abt Bartolomäus von S. Maria Odegetria zu Rossano eine Schenkung.	Reg. Nr. 38.
1123 00. Jan.	ἐν τῇ ἡμετέρᾳ πόλει πανόρμου der Protonobilissimus und Admiral Christodulos entscheidet mit anderen einen Rechtsstreit.	Reg. Nr. 42.
1123 Juni / Juli	Zusammen mit Georg von Antiochia gegen Afrika.	
21. Juli	Landung auf Ahasi.	Tigani S. 69.
22. Juli	Rekognoszierungsfahrt mit Georg nach Mahedia.	. . .
26. Juli	Abfahrt nach Sicilien.	
(1124)	Admiral Christodulos Zeuge in einer Urkunde für das Kloster S. Michele Arcangelo zu Montescaglioso.	Reg. Nr. 46.
1125 Dez.	ἐν τῷ θεοφυλάκτῳ παλατίῳ πανόρμου Admiral und Richter Christodulos ist Zeuge.	Reg. Nr. 48.
1127 v. Sept.	apud montem Caveosum. Admiral Christodulos ist Zeuge.	Reg. Nr. 52.
1131 Mai	Zu Messina. Roger bestätigt dem Abt S. Lucas von S. Maria nova Odegetria Patris zu Rossano unter anderen folgende von Christodulos herrührende Schenkungen:	

1. Den gesamten Besitz des Phramund im Val Crati, den er seinem getreuesten Admiral verkauft hatte.
2. Das Land des Ascettinus Prozelles, wo Christodulos S. Apollinaris gründete, samt seinen Besitzungen. Reg. Nr. 68. Trinchera S. 139.
3. Alles das, was der Protonotar und Admiral Christodulos kaufte einschliesslich der Besitzungen des Fulco de Busolzeres.
4. Alles das, was der Protonotar und Admiral Christodulos bei Rossano und S. Mauro gekauft hatte.
5. Alles das, was ihm ebendort sowie im Val Crati von dem Herzoge verliehen worden war.

vor 1131 Christodulos Tod. Da letztere Schenkungen von ihm wohl als testamentarisches Vermächtnis aufzufassen sind.

Anhang II

Das Leben Georgs von Antiochia.

. . .	Geboren in Antiochia als Sohn des Michael und der (nach dem Tode ihres Mannes sogenannten) Theodula	Cozza-Luzzi op. c. S. 27.
1112—1115	Georg flieht auf einem sicilischen Schiffe von Jahya zu Roger, nachdem er in den vergangenen Jahren in dem Dienste der Ziriten gestanden hatte.	vgl. Amari III S.363,dag.vgl. Caspar S. 42.
1123 Juni/Juli	Georg segelt mit Christodulos von Sicilien ab.	
21. Juli	Landung auf Ahasi.	Tigani S. 69.
22. Juli	Rekognoszierungsfahrt mit Christodulos nach Mahedia.	Tigani S. 69.
26. Juli	Abfahrt nach Sicilien.	
1124	Zeuge apud Montem Caveosum in einer Urkunde.	Reg. Nr. 46.
1131	Guallo.	Alex. Telese. III, 7
	Capri.	„ „ III, 8
	Trivento.	„ „
	(Ravello.)	„ „
	Amalfi.	„ „
vor März 1132	Beschäftigt mit der Aufnahme einer Platea für Cefalù.	Reg. Nr. 74.
1135 Frühjahr oder Sommer	Unter den fränkischen Rittern die Djerba nehmen.	Ibn al Atir I S. 461.
1140	Tod seiner Mutter, der in ihrer Witwenschaft	vgl. Cozza-
31. Januar	Nonne gewordenen Theodula.	Luzzi l. c.
1140 April	In Palermo, Roger verkauft auf Bitten Georgs ein Weingut.	Reg. Nr. 126.
1141/42	Georg mit 25 gurab nach Mahedia.	Al Bayan II S. 37.
1142 Mai	Entscheidet einen Rechtsstreit.	Reg. Nr. 145.
1142	Zeuge.	Reg. Nr. 148.
1143 Mai	Stiftet die Kirche S. Maria dell'ammiraglio zu Palermo.	Reg. Nr. 153.

1143 Jan.	Gegen Tripolis.	Chron. Ferr. S. 27.
1143 Ende Januar	Vor Djidjelli (wenn auch nicht nachzuweisen, so doch sicher dabei).	
1144/1145	Vor Bresk, zweifellos auch dabei.	
1146 15. Juni	Vor Tripolis.	
18. Juli	Erobert Tripolis.	
1147	Gegen Griechenland.	
22. Juni 1148	Vor Mahedia.	
1149	Gegen Griechenland.	
. . .	Georg war mit Irene verheiratet, die in jungen Jahren starb.	Cozza-Luzzi l. c.
1151	Georg stirbt an Hämorrhoiden und Steinleiden.	Saffadi II S. 563. Grabschrift bei Cozza-Luzzi l. c.

UNIV. OF CALIFORNIA

Literatur-Verzeichnis

Abulfeda: Bibliotheca arabo-sicula versione italiana, herausgegeben von Amari Bd. II.

Acta santorum.

Aimé: L'ystoire de li Normant ed. Champollion-Figeac, Paris 1835 (Société de l'histoire de France); ed. Delarc Rouen 1892.

Al Bayan: Bibliotheca arabo-sicula II.

Albertus Aquensis: Liber christianae expeditionis im Receuil des historiens des croisades Hist. occid. IV.

Alexander Telesinus: De rebus gestis Rogerii Siciliae regis libri IV. ed. del Re in Cronisti e scrittori sincroni dell'epoca Normanna I, Napoli 1845.

Amari: storia dei Musulmani di Sicilia 3 Bde., Firenze 1854—1872.

Andreae Danduli: Chronicon ed. Muratori R. I. S. S. XII.

Annae Comnenae Alexiadis: (Corpus Scriptorum Historiae Byzantinae), Bonn 1839, Buch 1—9.

Annales Cavenses: M. G. S. S. III.

Annales Erphesfurdenses: M. G. S. S. VI.

Annales Palidenses: M. G. S. S. XVI.

Annales Pisani: M. G. S. S. XIX.

Annalista Saxo: Chronicon M. G. S. S. VI.

An Nuwayri: Bibliotheca arabo-sicula II.

Anonymus Barensis: Chronicon Muratori S. S. V. S. 153.

Anonymus ad Petrum: enthalten in Kugler, Studien zur Geschichte des zweiten Kreuzzuges, Stuttgart 1866.

Archivio storico napoletano: XIV 1889.

At Tigani: Bibliotheca arabo-sicula II.

Battifol: L'abbaye de Rossano, Paris 1891.

Bernhardi: Konrad III. enthalten in Jahrbüchern der deutschen Geschichte, Leipzig 1883.

Bibliotheca arabo-sicula: versione italiana; herausg. von Amari Torino e Roma 1880/81.

Brevis historia liberationis messanae Muratori VI S. 614 ff. wieder abgedruckt Arch. stor. Sicil. N. S. XV 1890.

Camera, Matteo: Memorie storico — diplomatiche dell'antica città e ducato di Amalfi Vol. I, Salerno 1876.
Caro, Georg: Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Juden im Mittelalter und der Neuzeit, Leipzig 1908, enthalten im Grundriss für die Gesamtwissenschaft des Judentums B. III, 3. Bd. I.
Caspar, Erich: Roger II. und die Gründung der normannisch-sicilischen Monarchie, Innsbruck 1904.
Chalandon, Ferdinand: Essai sur le règne d'Alexis Ier Comnène, Paris 1906 (Memoires et documents de l'Ecole des Chartes IV).
Chalandon, Ferdinand: Histoire de la domination normande en Italie et en Sicile 2. Bde., Paris 1907.
Chronici Amalphitani fragmenta Mur. I. cap. 41.
Chronicon breve Northmannicum Mur. V. S. 278.
Cinnamus: Historiarum libri VII. ed. Migne patrologia graeca CXXXIII 1864.
Cozza-Luzzi: Delle epigrafi greche di Giorgio ammiraglio, della madre e della consorte. Arch. st. sicil. N. S. XV.
Cusa: I diplomi greci ed. arabi della Sicilia I, 1. 2, Palermo 1868—1882.
Dentzer, Bernhard: Topographie der Feldzüge Robert Guiscards gegen das byzantinische Reich in der Festschrift des geographischen Seminars der Universität Breslau, Breslau 1901, S. 82—101.
Epifanio, Vincenco: Ruggiero II. e Filippo di al Mahdiah Arch. stor. Sicil 1905 N. S. 30.
Falco von Benevent: Chronicon ed. del Re in Cronisti e scrittori Bd. I, Napoli 1845.
Gesta Heinrici II. et Ryccardi M. G. S. S. XXVII.
Hagenmeyer: Ekkehardi Hierosolymita, Tübingen 1877.
Heinemann, Lothar von: Geschichte der Normannen in Unteritalien und Sicilien Bd. I (einziger Band), Leipzig 1894.
Heyck, Eduard: Genua und seine Marine im Zeitalter der Kreuzzüge, Innsbruck 1886.
Historia ducum Veneticorum ed. Simonsfeld M. G. S. S. IV.
Jal, A.: Archéologie navale 1840 2 Bde.
Ibn abi Dinar: Bibliotheca arabo - sicula II.
Ibn al Atir: Bibliotheca arabo - sicula Bd. I.
Ibn Haldun: „ „ „ Bd. II.
Ibn Hamdis: „ „ „ Bd. II.
Ignoti monachi Cisterciensis S. Mariae de Ferraria Chronicon ed. Gaudenzi, Monumenti storici, herausg. von der Società di storia patria, serie I, Napoli 1888.
Kapherr, Hans von: Die abendländische Politik Kaiser Manuels 1881.
Kehr, K. A.: Die Urkunden der normannisch-sicilischen Könige, Innsbruck 1902.
Kugler: Albert von Aachen, Stuttgart 1885.
Kugler: Studien zur Geschichte des zweiten Kreuzzuges, Stuttgart 1866.
Lupus Protospatarius: Chronicon M. G. S. S. V.

Malaterra, Gaufredus: Historia sicula ed. Muratori R. I. S. S. V.
Manfroni, Camillo: Storia della marina italiana dalle invasioni barbariche al trattato di Ninfeo (400—1261). Livorno 1899.
Mayer, Ernst: Italienische Verfassungsgeschichte 1909.
Nicetae Choniatae Historia ed. Migne Patrologia graeca CXXXIX.
Odo de Diogilo: De ludovici VII itinere ed. Migne Patrologia latina CLXXXV.
Orderic Vital: Historiae Ecclesiasticae libri XIII. ed. le Prévost 1838—1855 (Société de l'histoire de France) Tom III lib. VII S. 170.
Otto von Freising: Gesta Friderici imperatoris M. G. S. S. XX.
Pirro: sicilia sacra editio tertia, Palermo 1733, 2 Bde.
Romoald von Salerno: M. G. S. S. XIX.
Saffadi: Bibliotheca arabo-sicula II.
Schaube: Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets 1906 (Handbuch der mittelalterlichen und neueren Geschichte).
Schwartz, Karl: Die Feldzüge Robert Guiscards gegen das byzantinische Reich nach den Quellen dargestellt, Fuldaer Programm 1854.
Sigiberti Contin. Praemonstr. S. S. VI.
Skylitzes: *Ἐπιτιμὴ ἱστοριῶν* ed. Bekker im Corpus script. hist. byz. bei Cedrenus Bd. 2, Bonn 1839.
Spata, Giuseppe: Le pergamene greche esistenti nel grande archivio di Palermo, Parlermo 1861.
Trinchera: Syllabus Graecarum membranarum, Napoli 1865.
Ughelli: Italia sacra, neue Ausgabe von Coleti I—X, Venetiis 1717—22.
Wilhelm von Apulien: Gesta Roberti Wiscardi S. S. IX.
Wilhelm von Tyrus: Belli sacri historia im Receuil des hist. de crois., Hist. occ. Bd. I.
Wüstenfeld: Die Schiffsnamen im Arabischen, Göttingische Nachrichten 1880 S. 133 ff.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz i. Schl.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY
BERKELEY

Return to desk from which borrowed.
This book is DUE on the last date stamped below.

MAR 15 1948

APR 29 1948

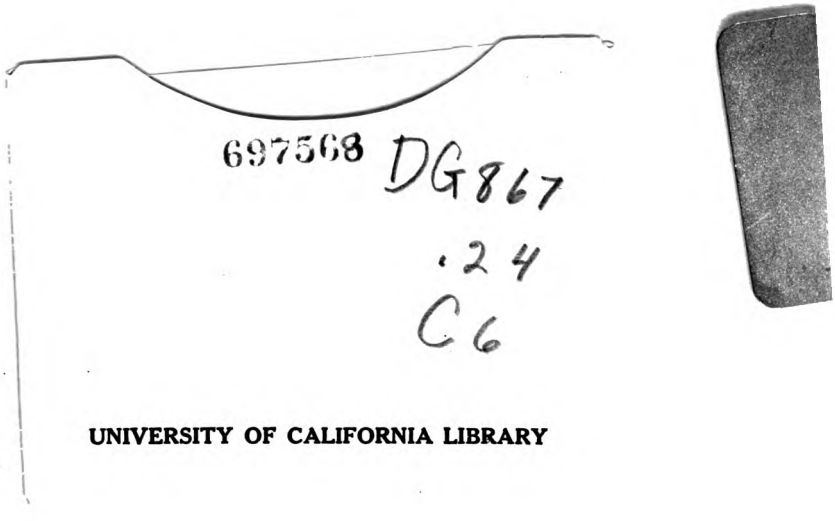
29Mar'54BM

APR 19 1954 LD

SEP 9 1971 41

REC'D LD SEP 10 71-11 AM 41

LD 21–100m-9,'47(A5702s16)476


697568 DG867
.24
C6

UNIVERSITY OF CALIFORNIA LIBRARY

Verlag von **M. & H. Marcus** in **Breslau**, Kaiser-Wilhelmstr. 8

Akten und Urkunden der Universität Frankfurt a. O.

In zwanglosen Heften herausgegeben von
Georg Kaufmann und **Gustav Bauch**

1. **Bauch**, Gustav: Das Dekanatsbuch der philosophischen Fakultät von 1506—1540 . . . . . 3,— M.
2. **Reh**, Paul: Die allgemeinen Statuten der Universität Frankfurt a. O. von 1510—1610 . . . . . 3,— M.
3. **Reh**, Paul: Die Fakultätsstatuten und Ergänzungen zu den allgemeinen Statuten der Universität Frankfurt a. O. 3,— M.
4. **Bauch**, Gustav: Das Dekanatsbuch der philosophischen Fakultät von 1540—1596 . . . . . 4,— M.
5. **Vosberg**, Emmy: Urkunden zur Güterverwaltung der Universität Frankfurt a. O. . . . . 4,— M.
6. **Bauch**, Gustav: Aus dem ersten Jahrzehnt der Universität und die ältesten Dekanatsbücher der Juristen und der Mediziner . . . . . 3,60 M.

Im gleichen Verlage sind folgende Werke von Prof. Dr. Bauch erschienen:

Die Universität Erfurt

im Zeitalter des Frühhumanismus
= 8 M. =

Die Reception des Humanismus in Wien

Eine literarische Studie zur deutschen Universitätsgeschichte
= 5 M. =

Deutsche Scholaren in Krakau

in der Zeit der Renaissance 1460—1520
= 2 M. =

Die Einführung der Melanchthonischen Deklamationen

und andere gleichzeitige Reformen an der Universität zu Wittenberg
= 0,80 M. =

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz i. Schl.